



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y HUMANÍSTICA

CARRERA DE ABOGACÍA

TESIS DE GRADO

TEMA:

“EL DERECHO AERONÁUTICO Y POLÍTICA AÉREA EN EL ECUADOR”

Tesis presentada previa a la obtención del Título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador.

Autor:

Edison Ramiro Tutasig Coque

Directora:

Ab. Silvia Bravo Cajas

Latacunga - Ecuador

Julio 2011

AUTORÍA

Los criterios emitidos en el presente trabajo de investigación: **“EL DERECHO AERONÁUTICO Y POLÍTICA AÉREA EN EL ECUADOR”**, son de exclusiva responsabilidad del autor.

.....
Sr. Edison Ramiro Tutasig Coque
C.C. N° 050318899-7

AVAL DE LA DIRECTORA DE TESIS

En calidad de Directora del Trabajo de Investigación sobre el Tema:

“EL DERECHO AERONÁUTICO Y POLÍTICA AÉREA EN EL ECUADOR”

de Edison Ramiro Tutasig Coque egresado de Abogacía, considero que dicho Informe Investigativo cumple con los requerimientos metodológicos y aportes científicos-técnicos suficientes para ser sometidos a la evaluación del Tribunal de Grado, que el Honorable Consejo Académico de la Unidad Académica de Ciencias Administrativas y Humanísticas de la Carrera Abogacía de la Universidad Técnica de Cotopaxi designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Latacunga, 28 junio del 2011

La Directora

.....

Ab. Silvia Bravo Cajas

C.C N° 050158598-8

AGRADECIMIENTO

A Dios en primer lugar, por su infinita bondad, a mis padres por haberme dado la vida, quienes me brindaron todo su apoyo incondicional y me supieron guiar para salir adelante.

A mis maestros que durante mi vida universitaria han impartido sus conocimientos y de quienes siempre he recibido frases de estímulo. Es muy satisfactorio escuchar: “Gracias a ello hoy se cumple un propósito especial”.

Edison Ramiro Tutasig Coque

DEDICATORIA

Dedico este trabajo que es el resultado del esfuerzo de quienes comparten junto a mí la alegría, la tristeza, el esfuerzo y esperanza.

Con cariño y afecto a mis queridos padres Ramiro y Elizabeth que con amor me supieron colaborar y son ellos quienes han hecho lo posible para ayudarme a cumplir mi objetivo.

¡Vaya para ellos este homenaje especial de gratitud, por haberme motivado siempre!

Edison Ramiro Tutasig Coque



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y HUMANÍSTICAS

Latacunga – Ecuador

TEMA: “EL DERECHO AERONÁUTICO Y POLÍTICA AÉREA EN EL ECUADOR”

Autor: Edison Ramiro Tutasig Coque

RESUMEN

La investigación sobre: “El Derecho Aeronáutico y Política Aérea en el Ecuador”, tiene como finalidad investigar los mecanismos utilizados para la aplicación de penas y sanciones cuando se presentan problemas de tipo jurídico legal en el Aeropuerto de Carga alterna Internacional de la ciudad de Latacunga, ya que la misma actualmente no tiene ni ha tenido un estudio técnico jurídico y político aplicable acorde a la Constitución de la República. Se ejecutó una investigación tomando en consideración lo que establece la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 10 y Art.17 de los Principios de Aplicación de los Derechos y se realizó un minucioso análisis sobre la construcción, administración, operación y explotación de otros Aeródromos de Carga Alterna Internacional como parte integrante de las vías generales de Comunicación Aérea, conforme a Ley de Aeropuertos. Además, se procedió a utilizar la técnica de la encuesta que fue aplicada a través de su instrumento el cuestionario, a los usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, así como a las personas que trabajan en dicho lugar, ya que en base a los resultados obtenidos se logró determinar la importancia que tiene el proponer la creación de un Reglamento, el mismo que permita la disminución de ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de Carga Alterna Internacional de la ciudad de Latacunga.

DESCRIPTORES: El Derecho Aeronáutico, Política Aérea en el Ecuador.



COTOPAXI's TECHNICAL UNIVERSITY
ACADEMIC UNIT OF ADMINISTRATIVE AND HUMANISTIC SCIENCES
Latacunga – Ecuador

**TOPIC: “THE AERONAUTICAL RIGHT AND AIR POLITICS IN THE
EQUATOR”**

Author: Edison Ramiro Tutasig Coque

ABSTRACT

The investigation on: " The Aviation Law and Air Politics in the Ecuador ", it has as purpose investigate the mechanisms used for the application of sorrow and sanctions when they present problems of juridical legal type in the Airport of alternate International Load of Latacunga's city, since the same one nowadays neither has it has not even had a technical juridical study and applicable identical politician to the Constitution of the Republic. An investigation was executed taking in consideration what establishes the Constitution of the Republic of the Ecuador in his Art. 10 and Art.17 of the Beginning of Application of the Laws and it realized a meticulous analysis on the construction, administration, operation and exploitation of other Airports of Alternate International Load as integral part of the general routes of Air Communication, in conformity with Law of Airports. In addition, one proceeded to use the technology of the survey that was applied across his instrument the questionnaire, to the users who use the Airport of Latacunga's city, as well as to the persons who are employed at the above mentioned place, since on the basis of the obtained results it was achieved to determine the importance that has propose the creation of a Regulation, the same one that allows the decrease of illicit assignments inside the Airport of Alternate International Load of Latacunga's city.

DESCRIBERS: The Aviation Law, Air Politics in the Ecuador.

INTRODUCCIÓN

A nivel mundial el Derecho Aeronáutico y su Política Aérea ha mostrado una evolución legislativa de manera internacional con la convención relativa a la reglamentación de la Navegación Aérea Internacional que fue firmada en París en 1919 y es a partir recién de esta fecha y de su influjo, que los diferentes Estados han ido dictando sus propios códigos y leyes específicas. Este nacimiento internacional otorga un carácter particularista, coadyuvando a su autonomía; y como ocurre con la Organización de Aviación Civil Internacional, existen normas y recomendaciones elaboradas por más de ciento cincuenta países.

En América el movimiento de codificación empezó con el Código Aeronáutico dictado por Rusia el 27 de abril de 1932, reformado en el año 1962 y que ha sido calificado como "completísimo", a éste se agregan otros como el Código Brasileño del Aire del 8 de junio de 1938, reformado por Ley del 18 de noviembre de 1966, el Código Uruguayo de Legislación Aeronáutica del 3 de diciembre de 1942 que también está reformado y otros.

El Derecho Aeronáutico en nuestro país surge como consecuencia del desarrollo y del perfeccionamiento técnico de la aviación. En el Ecuador el Derecho Aeronáutico se caracteriza por su escaso desarrollo, en 1920 significa el punto de partida de nuestra Legislación Aeronáutica en donde aparecen disposiciones con respecto a la aviación especialmente de orden militar.

La Normativa Aeronáutica Ecuatoriana requiere de revisiones que la instalen en la tendencia mundial de cero tolerancia con aquellos que miran en el Transporte Aéreo un medio para delinquir, para exteriorizar sus inconductas o para matar personas por causas políticas o fanatismos religiosos.

La presente investigación la realizó el tesista en el ámbito civil sobre el Derecho Aeronáutico y su Política Aérea en el Ecuador tomando como base lo que establece la Constitución de la República del Ecuador en su Art.10 de los Principios de Aplicación de los Derechos y en su Art.17, analizando casos sucedidos en otros Aeródromos de Carga Alternativa Internacional como parte integrante de las vías generales de Comunicación Aérea, conforme a Ley de Aeropuertos.

¿Qué mecanismos son utilizados para el acceso y utilización del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga?

El proyecto que se pone a vuestra consideración, consta de la siguiente estructura:

En el Capítulo I, se describe los antecedentes investigativos y el marco teórico.

En el Capítulo II, se detalla el diseño metodológico, análisis e interpretación de resultados, conclusiones y recomendaciones.

Finalmente en el Capítulo III, se desarrolla la solución al problema existente en el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga, es decir la propuesta y para culminar con la bibliografía y anexos.

ÍNDICE GENERAL

Portada.....	i
Autoría de tesis.....	ii
Aval de director de tesis.....	iii
Agradecimiento.....	iv
Dedicatoria	v
Resumen	vi
Abstract	vii
Introducción	viii
Índice.....	x
CAPÍTULO I.....	1
1. Fundamentación Teórica.....	1
El Derecho Aeronáutico y Política Aérea en el Ecuador	1
1.1. Antecedentes investigativos	1
2. Categorías Fundamentales.....	3
3. Marco teórico	4
3.1. Regulación del Espacio Aéreo	4
3.2. Organismos Internacionales que regulan el Espacio Aéreo.....	32
3.3. La Gestión Aeroportuaria.....	43
3.4. Política Aérea y Regulación Interna sobre el transporte interno de carga.....	58
CAPÍTULO II	65
1. Análisis e Interpretación de Resultados	65
2. Breve Caracterización de la Institución Objeto de Estudio.....	65
3. Diseño de la Investigación	65
3.1. Métodos y técnicas.....	66
3.1.1. Métodos.....	66
3.1.2. Técnicas.....	66

3.2. Unidad de investigación	67
3.3. Análisis e interpretación de resultados.....	69
3.3.1. Encuesta dirigida a los usuarios que utilizan el aeropuerto de la ciudad de Latacunga.....	69
3.3.2. Encuesta dirigida a las personas que trabajan en el aeropuerto de la ciudad de Latacunga	81
3.4.Conclusiones y Recomendaciones	105
3.4.1.Conclusiones	105
3.4.2. Recomendaciones.....	106
 CAPÍTULO III	 95
1. Marco Propositivo	95
1.1. Documento crítico	95
1.2. Diseño de la propuesta	97
1.3. Fundamentación	97
1.4. Justificación.....	98
1.5. Objetivos	101
1.5.1. Objetivo general	101
1.5.2. Objetivos específicos.....	101
2. Desarrollo de la propuesta.....	102
2.1. Exposición de motivos	102
3. Conclusiones y Recomendaciones	120
3.1 Conclusiones	120
3.2.Recomendaciones.....	121
4. Referencias bibliográficas	122
4.1. Bibliografía consultada	122
4.2. Bibliografía citada	122
4.3. Linkografía	123
5. Anexos	124

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO N.13 Pregunta N.1 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	69
CUADRO N.14 Pregunta N.2 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	70
CUADRO N.15 Pregunta N.3 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	71
CUADRO N.16 Pregunta N.4 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	72
CUADRO N.17 Pregunta N.5 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	73
CUADRO N.18 Pregunta N.6 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	74
CUADRO N.19 Pregunta N.7 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	75
CUADRO N.20 Pregunta N.8 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	76
CUADRO N.21 Pregunta N.9 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	77
CUADRO N.22 Pregunta N.10 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	78
CUADRO N.23 Pregunta N.11 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	79
CUADRO N.24 Pregunta N.12 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	80
CUADRO N.25 Pregunta N.1 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	81
CUADRO N.26 Pregunta N.2 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	82
CUADRO N.27 Pregunta N.3 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto	

de la ciudad de Latacunga	83
CUADRO N.28 Pregunta N.4 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	84
CUADRO N.29 Pregunta N.5 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	85
CUADRO N.30 Pregunta N.6 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	86
CUADRO N.31 Pregunta N.7 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	87
CUADRO N.32 Pregunta N.8 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	88
CUADRO N.33 Pregunta N.9 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	89
CUADRO N.34 Pregunta N.10 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	90
CUADRO N.35 Pregunta N.11 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	91
CUADRO N.36 Pregunta N.12 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	92

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO N.13 Pregunta N.1 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	69
GRÁFICO N.14 Pregunta N.2 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	70
GRÁFICO N.15 Pregunta N.3 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	71
GRÁFICO N.16 Pregunta N.4 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	72

GRÁFICO N.17 Pregunta N.5 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	73
GRÁFICO N.18 Pregunta N.6 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	74
GRÁFICO N.19 Pregunta N.7 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	75
GRÁFICO N.20 Pregunta N.8 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	76
GRÁFICO N.21 Pregunta N.9 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	77
GRÁFICO N.22 Pregunta N.10 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	78
GRÁFICO N.23 Pregunta N.11 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	79
GRÁFICO N.24 Pregunta N.12 Usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	80
GRÁFICO N.25 Pregunta N.1 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	81
GRÁFICO N.26 Pregunta N.2 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	82
GRÁFICO N.27 Pregunta N.3 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	83
GRÁFICO N.28 Pregunta N.4 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	84
GRÁFICO N.29 Pregunta N.5 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	85
GRÁFICO N.30 Pregunta N.6 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	86
GRÁFICO N.31 Pregunta N.7 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	87

GRÁFICO N.32 Pregunta N.8 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	88
GRÁFICO N.33 Pregunta N.9 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	89
GRÁFICO N.34 Pregunta N.10 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	90
GRÁFICO N.35 Pregunta N.11 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	91
GRÁFICO N.36 Pregunta N.12 Personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga	92

CAPÍTULO I

1. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

EL DERECHO AERONÁUTICO Y POLÍTICA AÉREA EN EL ECUADOR

1.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

La importancia del Derecho Aeronáutico en el mundo actual es innegable, encontrándose relacionado con la preponderancia que reviste el transporte aéreo, el cual pone en juego los intereses cada vez más cuantiosos de naciones más alejadas y de políticas muy distintas que requiere una regulación jurídica acertada con la finalidad de que beneficie al ser humano.

GERMAN R. Jorge W. Dr. (2010) “El Derecho Aeronáutico surge como consecuencia del desarrollo y del perfeccionamiento técnico de la aviación, porque aparece en el territorio jurídico una nueva rama del Derecho, cuya denominación va cambiando a medida que transcurre el tiempo como es el: Derecho Aéreo, Derecho Aeronáutico, Derecho de la Aviación, Derecho del Transporte Aéreo o Derecho del Espacio” Pág. 89.

Esta materia es una disciplina relativamente nueva y con mucha más razón de lo que ocurre en otras ramas de las ciencias jurídicas resulta difícil encontrar una definición aceptada por todos. En el Ecuador el Derecho Aeronáutico se caracteriza por su escaso desarrollo. En 1920 aparecen disposiciones con respecto a la aviación especialmente de orden militar, según las investigaciones realizadas el piloto italiano Elia Liut de la aerolínea Meridiana Fly, indican que él pensó en la posibilidad de crear una escuela de pilotos en Sudamérica y en Guayaquil para lo cual firmó un contrato con una empresa del puerto principal el mismo que fue firmado con José Abel Castillo, propietario de Diario “El Telégrafo” y del monoplano “El Telégrafo I”, el piloto Elia Liut realiza el histórico vuelo a la

ciudad de Cuenca el 04 de noviembre de 1920 partiendo desde Guayaquil marcando el inicio del poder aéreo en el Ecuador.

2. CATEGORÍAS FUNDAMENTALES



3. MARCO TEÓRICO

3.1.- REGULACIÓN DEL ESPACIO AÉREO

Desde el punto de vista del Derecho Aeronáutico y dejando al margen la cuestión relativa a la Policía del Tráfico Aéreo, los problemas jurídicos específicos del Espacio Aéreo se concretan en determinar los derechos de soberanía estatales, ya que la propiedad o el dominio de los particulares, el derecho a su ocupación con edificios en materia a regular por el Derecho Común advierten que la Navegación Aérea ha venido a restringir notable y ostensiblemente el “ius usque ad sidera” que según la concepción romana, se atribuía al “dueño de los fondos subyacentes”.

MAPELLI. E., (2006) “La Regulación del Espacio Aéreo es un sector del Derecho Internacional tan reciente como la realidad de la aviación y cuyo desarrollo ha sido asimismo muy rápido. Por esta razón, se trata de un sector en donde la costumbre nunca ha tenido el peso que en otros sectores del Derecho Internacional, como puede ser el Derecho del Mar. Se trata por lo tanto, de una materia cuya regulación ha sido y es esencialmente convencional” Pág. 142.

En la investigación realizada se deduce que los orígenes de la aviación se encuentran en las últimas décadas del siglo pasado, los vuelos de un tiempo prolongado se inician al principio del siglo XX. Los hermanos Wright consiguen en 1903, mantenerse en vuelo prácticamente un minuto. En 1909 se realiza el primer vuelo internacional propiamente dicho cuando el brasileño Santos Dumond cruza el canal de la Mancha, volando desde Calais a Dover. En 1926, el español Ramón Franco cruza por primera vez el Atlántico en el "Plus Ultra" volando entre España y Argentina con escalas. Al año siguiente, Lindberg cruza el Atlántico desde Nueva York a París, sin hacer escalas. Como respuesta al rápido progreso técnico, en la primera década del siglo se va a desarrollar una disputa doctrinal entre los partidarios del principio de la libertad del espacio aéreo y los de la soberanía del Estado subyacente. En 1913, la Asociación de Derecho Internacional reunida en Madrid

aceptaba la soberanía y el poder reglamentario del Estado como principio básico al tiempo que consideraba necesario el reconocimiento de la libertad de sobrevuelo. Tras la I Guerra Mundial; el Convenio de París de 1919 que constituyó el marco jurídico de la aviación civil internacional, durante el período de entreguerras consagró el principio de la soberanía del Estado subyacente. Al mismo tiempo reconocía el derecho de pasaje inofensivo en tiempos de paz a las aeronaves de los Estados contratantes por el territorio de cualquier otro contratante, con ciertas limitaciones por razones de seguridad o militares.

La Regulación del Espacio Aéreo; como la de cualquier otro sector del ordenamiento internacional, sólo puede realizarse si es correcta y eficaz teniendo en cuenta los diferentes factores presentes. Aunque el Derecho Internacional se adecua con bastante rapidez, se hecha en falta la elaboración de principios generales sustentadores para la elaboración de un sistema coherente de Derecho Aéreo.

POYO GUERRERO, J.; CONDE ASOREY, L., (2006) “Antes de mencionar las recomendaciones más relevantes respecto a los radares secundarios, se debe tomar en cuenta que para el caso ecuatoriano las regulaciones son mandatorias de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) que tiene su ingerencia en la mayoría de países del mundo y en especial en el Ecuador, la regulación no sólo de los radares secundarios sino de todo lo que implica las operaciones aéreas en el Ecuador, ya que nuestro país es un Estado contratante hace mucho tiempo” Pág. 125.

En el estudio realizado, se ha detectado que la aviación nace dentro de los espacios territoriales de cada país, pero pronto transpone fronteras revelando su condición de internacionalidad que habrá que distinguirla. La utilización del Espacio Aéreo no se puede realizar de una manera arbitraria en la prestación del servicio, porque el transportista y el usuario tienen posiciones propias que defender. Es así que doblegando en parte sus intereses en beneficio del interés común, los gobiernos han buscado la manera de ponerse de acuerdo, mediante la adopción de una multiplicidad de instrumentos legales y la firma de convenios y

protocolos. Los documentos que regulan la Aviación Civil, están conformados por los siguientes convenios: Convenio de París, Convenio de Chicago modificado por el Protocolo de la Haya, el Convenio de Chicago, el Convenio de Tokio, el Acuerdo de Montreal y el Protocolo de Guatemala. Todos se encuentran vigentes, a excepción del Convenio de París y el Protocolo de Guatemala, a éstos también se añade las Condiciones Generales de la IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo).

LEY DE AVIACIÓN CIVIL
TÍTULO I
DE LA AERONAVEGACIÓN CIVIL Y DE SUS ORGANISMOS
Capítulo I
Disposiciones preliminares

Art. 1.- Corresponde al Estado la planificación, regulación y control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano. Le corresponde la construcción, operación y mantenimiento de los aeródromos, aeropuertos y helipuertos civiles, y de sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos característicos de las rutas aéreas, en forma directa o por delegación, según sean las conveniencias del Estado con arreglo a las disposiciones de esta Ley del Código Aeronáutico, reglamentos y regulaciones técnicas, que deberán estar conforme con las normas vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, de la cual el Ecuador es signatario.

De acuerdo con la Constitución de la República y la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada se podrá delegar a la iniciativa privada, a través de cualquier modalidad reconocida por la Ley, los aeródromos y aeropuertos existentes en el país a empresas nacionales o extranjeras que mediante una licitación presenten las condiciones más favorables al desarrollo, mantenimiento y mejoras de los actuales, sin

excluir la posibilidad de la construcción y operación de nuevos aeródromos o aeropuertos.

Previa autorización del Presidente de la República emitida mediante Decreto Ejecutivo; los municipios podrán construir, administrar y mantener aeropuertos. Para el efecto, podrán ejercer estas facultades directamente o delegarlas a empresas mixtas o privadas mediante concesión, asociación, capitalización o cualquier otra forma contractual de acuerdo a la Ley.

La Infraestructura Aeronáutica, la Industria Aeronáutica, conjuntamente con la Dirección Civil de la Fuerza Aérea y principalmente sin dejar a un lado a los municipios que serán los encargados de construir, administrar y mantener aeropuertos, previa autorización del Presidente de la República emitida mediante Decreto Ejecutivo, es decir trabajo en equipo, a fin de que puedan ejercer estas facultades directamente o delegarlas a empresas mixtas o privadas mediante concesión, asociación, capitalización o cualquier otra forma contractual de acuerdo a la Ley. Tomando como bases fundamentales el desarrollo de la Transportación Aero comercial en el país y el cumplimiento de los objetivos de la defensa nacional con un conjunto de actividades encaminadas al cumplimiento de los objetivos nacionales permanentes del Estado ecuatoriano; especialmente en lo relacionado con la Soberanía, Desarrollo Integral y Justicia Social, esto coadyuvará al potencial aéreo a unir las diferentes regiones y puntos mas alejados del país con los centros vitales del país.

En cuanto a la Infraestructura Aeronáutica en lo referente a las características físicas de los aeropuertos principales, no cumplen actualmente con las especificaciones técnicas requeridas por los Convenios Internacionales vigentes de la Organización de la Aviación Civil Internacional, no satisfacen los requisitos de seguridad operacional en los aeropuertos. La Infraestructura Aeronáutica a pesar de haberse implementado en forma no bien planificada ha contribuido al desarrollo económico y psicosocial del país, así como a la seguridad y preservación de la Integridad Territorial, las pistas y aeropuertos de carácter

privado, especialmente las de la región oriental, no están dentro de los parámetros de seguridad requeridos para pistas privadas por la dificultad de realizar inspecciones periódicas a las mismas debido a la falta de vías de comunicación; por lo que, se requiere de que se les dote de una mejor infraestructura que permita tener una mayor seguridad de las operaciones aéreas para protección de los usuarios y para el control de tránsito aéreo en el Ecuador. El control radar que proporciona la Aviación Civil, se lo utiliza únicamente para dar información de aproximación en los Aeropuertos de Quito y Guayaquil, dando lugar a la inexistencia del control radar del Tránsito Aéreo en ruta. El personal que tiene la Dirección de Aviación Civil para cumplir las funciones de Control del Tránsito Aéreo no tiene el número adecuado para satisfacer las necesidades de los 18 aeropuertos en los que proporciona este servicio, ya que en los demás aeropuertos del país, la Fuerza Aérea Ecuatoriana colabora realizando estas funciones.

El Servicio Meteorológico es proporcionado por la red FAE (Fuerzas Armadas del Ecuador) – DAC (Dirección de Aviación Civil) que cubre todo el país; sin embargo, el personal que labora en la mayoría de aeropuertos son ploteadores y observadores lo que no permite tener una mayor seguridad en las operaciones aéreas en los aeropuertos a excepción de Quito y Guayaquil, el instrumental que poseen los aeropuertos son convencionales y automáticos, sin embargo estos equipos tienen problemas de mantenimiento y capacitación de personal para cumplir con estas labores, muchos de los equipos cumplirán con su vida útil, lo que impedirá a mediano plazo brindar un servicio adecuado. El entrenamiento y capacitación del personal técnico que labora en las diferentes áreas de mantenimiento a nivel nacional, se basan solo en la experiencia por la falta de institutos de enseñanza que proporcionen conocimientos en especialidades aeronáuticas lo que impide tener un control adecuado en la capacitación técnica del personal que labora en la aviación comercial si estos individuos no son ex Aerotécnicos.

Es necesario la organización en la Industria Aeronáutica a Nivel Nacional y Provincial para el acceso y utilización del Aeropuerto de Carga Alterna

Internacional; además, es importante que exista una organización, planificación y mantenimiento a fin de lograr los objetivos fijados y la inspección de aeronaves mayores en su estación reparadora cubriendo con normativas adecuadas a las necesidades de las Compañías Aéreas Nacionales en la Industria Aeronáutica y en el Área de Abastecimientos, actualizando la información técnica de los aviones y capacitación permanente de sus técnicos.

Art. 2.- El Estado ejercerá sus atribuciones a través del Consejo Nacional de Aviación Civil, como organismo encargado de la Política Aeronáutica del país; y, de la Dirección General de Aviación Civil y sus dependencias, como ente regulador, que mantendrán el control técnico-operativo de la actividad aeronáutica nacional.

Para efectos de la aplicación de la presente Ley, los términos técnicos en materia Aeronáutica, tendrán los significados previstos en las Regulaciones Técnicas de la Aviación Civil (RDAC), emitidas por la Autoridad Aeronáutica.

Art. 6.- Son atribuciones y obligaciones del Director General de Aviación Civil, las siguientes:

3. Regulatorias:

- a) Dictar, reformar, derogar regulaciones técnicas, órdenes, reglamentos internos y disposiciones complementarias de la Aviación Civil, de conformidad con la presente Ley, el Código Aeronáutico, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las que sean necesarias para la seguridad de vuelo y la protección de la seguridad del Transporte Aéreo;
- b) Emitir regulaciones que establezcan un programa de control en el uso de sustancias adictivas como drogas y/o alcohol, requiriendo a los transportadores aéreos y operadores de aeropuerto a conducir pruebas de pre-empleo, durante el trabajo y posterior a un accidente de aquellas personas que realizan funciones sensitivas de seguridad aérea como

tripulantes, mecánicos, personal de seguridad de un aeropuerto y de otras personas que el Director considere necesario;

- c) Adoptar las medidas de carácter precautelatorio en beneficio de la seguridad de las operaciones aéreas y de seguridad aeroportuaria, sin perjuicio de la acción legal que corresponda;
- d) Ordenar, al operador o piloto de una aeronave, que no opere la aeronave en las siguientes situaciones:
 - La aeronave no se encuentre aeronavegable;
 - El piloto no esté calificado o capacitado física o mentalmente para el vuelo; y,
 - La operación podría causar un peligro inminente a personas o propiedades en tierra;
- e) Adoptar las acciones necesarias para detener a dicha aeronave o piloto;
- f) Re-inspeccionar o reexaminar cualquier Aeronave Civil, motor de aeronave, hélice, instrumento, operador aéreo, escuela u organización aprobada de mantenimiento, o a cualquier piloto civil que posea una licencia emitida bajo esta Ley;
- g) Revocar, modificar o suspender en parte o totalmente, cualquier certificado, certificado de aeronavegabilidad, licencia de personal aeronáutico, certificado de transportador u operador aéreo, o certificado de cualquier aeropuerto, escuela u organización de mantenimiento aprobada, emitidos bajo esta Ley, si como resultado de cualquier re-inspección o reexaminación, o si como resultado de cualquier otra investigación realizada por el Director, se determina que la seguridad de la aviación civil o del transporte aéreo comercial y el interés público lo requiere; y,
- h) Adoptar las medidas necesarias para superar emergencias que comprometan la seguridad de la aviación civil.

4. Exenciones:

Otorgar, en situaciones excepcionales, exenciones temporales al cumplimiento de regulaciones técnicas, siempre que no se atente la seguridad operacional aérea y la ley no lo prohíban.

Estas exenciones deberán ser conocidas por el Consejo Nacional de Aviación Civil, que podrá revocarlas si a su juicio lesionan actividades aerocomerciales.

5. Regulación de Tránsito Aéreo:

- a) Reglamentar el uso del espacio aeronavegable bajo los términos, condiciones y limitaciones necesarios para garantizar la seguridad de las aeronaves y el uso eficiente de dicho Espacio Aéreo.
- b) Adquirir, operar, mantener y mejorar las instalaciones, radio ayudas y servicios para la navegación aérea cuando sea necesario.
- c) Emitir, según sea necesario por la seguridad de la aviación, las regulaciones de Tránsito Aéreo, con los siguientes objetivos:
 - Controlar el vuelo de aeronave.
 - Navegación, protección e identificación de una aeronave.
 - Protección de las personas y propiedades en tierra.
 - Control y disminución del ruido de las aeronaves.
 - Eficiente utilización del Espacio Aeronavegable incluyendo normas de altitud segura de vuelo y reglas para la prevención de colisiones entre aeronaves; entre aeronaves y vehículos terrestres o marítimos y objetos, y entre aeronaves y objetos que vuelan.
- d) Proporcionar, en interés de la seguridad de la aviación, las facilidades de control de Tráfico Aéreo y personal necesario para el eficaz ordenamiento y protección del Tránsito Aéreo.
- e) Proveer servicios de información meteorológica, que incidan en la seguridad y la eficiencia de la Navegación Aérea en el grado más alto posible; para el efecto deberá:

- Observar, medir, investigar y estudiar el fenómeno atmosférico y mantener las estaciones y oficinas meteorológicas que sean necesarias para determinar la condición actual e información sobre condiciones probables de tiempo.
 - Mantener y coordinar el intercambio de Información Meteorológica Internacional, requerida para la Navegación Aérea.
 - Cooperar con otras autoridades u organismos estatales ecuatorianos que participen en el desarrollo de la información meteorológica.
 - Promover y mantener la estandarización de las observaciones, facilidades y de la documentación entregada a los usuarios de la Navegación Aérea.
- f) Publicar los mapas y cartas necesarias para el movimiento seguro y eficiente de las aeronaves en la navegación aérea, empleando sus recursos y la asistencia de otros organismos estatales ecuatorianos, por lo que:
- Definirá, actualizará, elaborará y publicará las cartas de rutas para Navegación Aérea, Áreas del Espacio Aéreo Terminal y cartas de la aproximación a un Aeropuerto.
 - Especificará los estándares a ser usados para la construcción de los mapas o cartas especificados en el párrafo anterior.
 - Señalará los productos generados en la forma enunciada bajo la autoridad del Director, que deberán ser vendidos a precios establecidos anualmente por el Director.

6. Protección a la persona, seguridad del transporte aéreo comercial:

- a) Emitir regulaciones en las que se requiera que todos los pasajeros y todo su equipaje, previo su embarque o ingreso a una aeronave que realiza Transporte Aéreo Comercial, sean sometidos a controles de seguridad apropiados, como procedimientos de detección de objetos prohibidos en las instalaciones usadas por los operadores de aeropuertos o del operador Aéreo Nacional o Extranjero;
- b) Establecer regulaciones que requieran prácticas, métodos y procedimientos que crea necesarios para proteger a las personas y su

propiedad a bordo de la aeronave que opera en el Transporte Aéreo Comercial, contra actos de interferencia ilícita, violencia criminal y piratería de aeronaves y exigir que cada operador de Aeropuerto que sirve regularmente a la Aviación Comercial Nacional y/o Internacional, establezca un programa de seguridad aeroportuaria que sea adecuada para la seguridad de los pasajeros, equipaje, carga y de las operaciones aéreas que realiza en ese Aeropuerto, en concordancia con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

- c) Dictar regulaciones para el transporte seguro de mercancías peligrosas por aire y verificar su cumplimiento y, en el caso de transportadores extranjeros, comprobar que se lo realice de acuerdo al Convenio de Chicago y sus instrucciones técnicas.

Las atribuciones y obligaciones de la Dirección General Civil deben estar normadas bajo parámetros legales y establecidos de acuerdo a las necesidades previstas para la regulación de la misma, por cuanto es preciso la creación de una Normativa Jurídica Aeronáutica Ecuatoriana, ya que las normas que existen en nuestro Código Penal que se menciona sobre los delitos cometidos en medios de transporte y la piratería son antiguas y demuestran el retraso de nuestro derecho en temas tan evolutivos y dinámicos como la Aeronáutica y Política Aérea.

Entre los Convenios Internacionales investigados se encuentra que al final de la II Guerra Mundial, el principio de soberanía aparecía sólidamente asentado coincidiendo con la creciente importancia que tomaban los aspectos comercial y económico de la navegación aérea. Unido al rápido progreso técnico de la aviación, impulsó al Presidente Roosevelt a convocar a finales de 1944, una Conferencia en Chicago que dio lugar a la Convención sobre la Aviación Civil Internacional, al Acuerdo sobre Transporte aéreo Internacional y al Acuerdo sobre el Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, textos que han constituido el marco Jurídico General de la Aviación Civil Internacional. En la Convención sobre la Aviación Civil Internacional, además, se establecía la creación de la Organización de la Aviación Civil Internacional (O. A. C. I.). En la evolución posterior de este sector

hay que destacar varios elementos esenciales para la Navegación y el Transporte Aéreo. El primer elemento es la profunda crisis que ha sufrido este sector, entre otros factores por la brusca subida de los precios del petróleo y a principios de los años setenta, por la excesiva competencia y por el desorden jurídico dominante. Esta crisis ha tenido como consecuencia el reforzamiento del bilateralismo y la acentuación del proteccionismo, hasta los años noventa.

El segundo elemento ha sido el incremento de los actos ilícitos contra la seguridad de la Navegación Aérea (secuestros, atentados etc.) que conoció su momento álgido en los años sesenta teniendo como consecuencia la celebración de varios convenios importantes: El de Tokio de 1963, sobre infracciones cometidas a bordo de Aeronaves, el de La Haya de 1970, sobre represión del apoderamiento ilícito de aeronaves; y el de Montreal de 1971, sobre represión de actos ilícitos contra la Seguridad de la Aviación. Por otra parte en las últimas décadas, ciertos aspectos relacionados directamente con el Espacio Aéreo han adquirido notable relevancia: El Derecho a la Comunicación por medio de ondas hertzianas (radio y televisión) el Derecho y la Obligación de la Preservación del Medio Ambiente o el Derecho a las Comunicaciones Espaciales. Estas cuestiones obligan a desechar las teorías que postulan una estricta separación de la atmósfera entre soberanías estatales. El Derecho a la Comunicación y la preservación de la seguridad impide así mismo que se pueda defender de forma radical el derecho a la libre utilización del Espacio Aéreo suprayacente a cada Estado.

El Ecuador es parte del cuerpo normativo central del Derecho Internacional Humanitario (DIH), ha suscrito y ratificado los cuatro Convenios de Ginebra de 1949 y los dos Protocolos de 1977, ratificó el Estatuto de Roma de 1998 que creó la Corte Penal Internacional, la Convención de la Haya de 1954 para la protección de bienes culturales y sus Protocolos de 1954 y 1999 entre otros.

Con respecto a los Convenios que prohíben o restringen la acción o incorporación de ciertos efectivos en las Fuerzas Militares (mercenarios y niños) y prohíben o limitan el uso de métodos y medios militares, el récord del Ecuador es igualmente

positivo, firmaron y ratificaron el Convenio de Prohibición de Armas Biológicas de 1972, el Convenio de Prohibición o Restricción a ciertas armas convencionales de 1980, sus cuatro Protocolos y la enmienda de 1996 al Protocolo II de 1980. Ratificaron el Convenio de Prohibición de Armas Químicas de 1993, el de prohibición de minas antipersonal de 1997, así como del Protocolo facultativo de la Convención sobre los Derechos del Niño relativo a la participación de niños en los conflictos armados, del año 2000 entre muchos otros.

Con relación a lo recomendado según, POYO GUERRERO, J.; CONDE ASOREY, L. (2006) “En la Declaración y el Programa de Acción Humanitaria, aprobados por la XXVIII Conferencia Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, sobre las medidas que los Estados deberían tomar en el plano nacional para aplicar el Derecho Internacional Humanitario, el 26 de Mayo del 2006 la Cruz Roja Ecuatoriana y las Fuerzas Armadas ecuatorianas, suscribieron un Convenio que constituye un compromiso interinstitucional con el fin de que la temática de Derecho Internacional Humanitario se inserte en el currículum de formación del personal de las Fuerzas Armadas” Pág. 245.

Por otra parte la difusión de las normas de DIH se ha llevado a cabo en diversos foros, con respecto a los eventos organizados por la Cancillería el 3 y 4 de agosto del año 2004, se llevó a cabo el I Seminario de Capacitación a Funcionarios del Estado en Derecho Internacional Humanitario. El 31 de mayo de 2006 se realizó la presentación de un estudio sobre compatibilidad de la Legislación Nacional y el Derecho Internacional Humanitario, el mismo que contó con la masiva participación de Estudiantes Universitarios, Catedráticos, Miembros de Organizaciones de la Sociedad Civil e Instituciones del Estado. Además, en las principales Universidades del país, se imparte la cátedra de Derecho Internacional Humanitario, lo cual amplía la difusión de estos principios.

Con respecto a la adecuación de la legislación interna, si bien un instrumento internacional se incorpora al Derecho Interno solamente con la publicación del instrumento en el Registro Oficial, el proceso para la aprobación de legislación

relativa a crímenes de guerra en el ámbito interno, ha iniciado con la realización del estudio sobre la compatibilidad entre el ordenamiento jurídico ecuatoriano y las normas del Derecho Internacional Humanitario, elaborado por dos destacados juristas ecuatorianos, quienes han determinado con exactitud qué normas de la legislación interna deben ser derogadas o reformadas a fin de que estén a tono con los instrumentos internacionales.

En el convenio sobre Transporte Aéreo Internacional de Chicago de 1944, se fijaron las cinco libertades del aire como:

- Volar su territorio sin aterrizar.
- Aterrizar para fines no comerciales.
- Desembarcar pasajeros, material postal y carga tomados en territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave y viceversa.
- Arribar con pasajeros, material postal y carga tomados en territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave y viceversa.
- Tomar pasajeros, material postal y carga destinados al territorio de cualquier Estado participante y desembarcar pasajeros material postal y carga procedentes de cualquiera de dichos territorios.

Esta iniciativa fue rechazada posteriormente, lo cual significa que al no adoptarse las cinco libertades del aire sobre bases multilaterales, estas libertades han debido negociarse sobre bases bilaterales. Son frecuentes los acuerdos de línea que consisten en la celebración de Acuerdos Bilaterales entre el Estado de nacionalidad de la Aeronave y el Estado en cuyo territorio se pretenden realizar operaciones de Tránsito y Tráfico.

La Organización de Aviación Civil internacional fue creada por la Conferencia de Chicago de 1944. Sus órganos son:

La Asamblea: Órgano Legislativo en que están representados todos los Estados.

El Consejo: De carácter ejecutivo, organismo permanente responsable ante la Asamblea, compuesto por 21 Estados elegidos por la Asamblea cada tres años.

Tiene la facultad para ejecutar como Tribunal, resolver Controversias Internacionales cuando una parte lo solicite y conferencias Regionales de Aeronavegación para las diversas partes del mundo. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) abogó el estudio de problemas tan graves como el control de ruidos indemnizaciones por accidentes, secuestro y del apoderamiento ilícito de aeronaves, para lo cual auspició la celebración de conferencias donde se aprobaron las convenciones de Tokio de 1963 y la Haya de 1970. La convención de La Haya declara que el apoderamiento ilícito a de ser considerado como delito extraditable en cualquier tratado de extradición que vincule a los Estados contratantes, esta Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) fue creada en 1944 al firmarse la Convención sobre Aviación Civil Internacional. Tuvo carácter provisional hasta 1947 cuando ratificaron la Convención 26 de Estados.

Los objetivos de la OACI de acuerdo a los convenios internacionales son:

- Lograr el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional.
- Alentar el diseño y funcionamiento de aeronaves con fines pacíficos.
- Apoyar el desarrollo de redes aéreas, aeropuertos e instalaciones y servicios de Navegación Aérea para la Aviación Civil y satisfacer la necesidad del público internacional de contar con sistemas de Transporte Aéreo seguros, regulares, eficientes y económicos

Es así que doblegando en parte sus intereses en beneficio del interés común, los Gobiernos han buscado la manera de ponerse de acuerdo, mediante la adopción de una multiplicidad de instrumentos legales y la firma de convenios y protocolos.

Convenio de París

Firmado el 13 de Octubre de 1919 en el que se destaca la tesis de la soberanía de los Estados sobre su Territorio Aéreo. Llegó a convertirse en el fundamento de futuras regulaciones, afianzando el principio de la Internacionalidad de la

Aviación. El texto consta de un Protocolo y una Convención compuesto de 9 capítulos:

- Principios Generales.
- Nacionalidad de las Aeronaves.
- Certificados de Navegabilidad y Diplomas de Competencia.
- Admisión de la Navegación Aérea sobre un Territorio Extranjero.
- Reglas a observar en la partida, durante el vuelo y el aterrizaje.
- Transportes Prohibidos.
- Aeronaves del Estado.
- Comisión Internacional de Navegación Aérea.
- Disposiciones finales.

Convenio de Varsovia

Suscrito el 12 de Octubre de 1929, en él se destaca la importancia de los Documentos de Transporte como el billete de pasaje y la carta de porte Aéreo. Recalca al transportador que la omisión de tales documentos podría acarrear graves consecuencias de responsabilidad. El convenio de Varsovia contiene 41 artículos agrupados en cinco capítulos:

- Ámbito de aplicación.
- Documentos de Transporte.
- Responsabilidad del Transportador Aéreo.
- Disposiciones relativas a los Transportes combinados.
- Disposiciones Generales y Finales.

El documento fue suscrito por treinta países siendo Brasil, México y Venezuela los únicos países latinoamericanos signatarios. Para 1966 había sido ratificada por 84 Estados entre los que se incluyó a Ecuador.

A pesar de su importancia se realizó una actualización el 28 de Septiembre de 1955 cuando 26 países suscriben en la ciudad de la Haya un Protocolo que modifica 15 artículos del Convenio y añade 2 artículos nuevos.

En lo fundamental el Protocolo eleva el monto indemnizatorio para los casos de incumplimiento o cumplimiento parcial de la prestación del Transporte tanto de personas como de cosas y simplifica los Documentos de Transporte, en este nuevo documento se lo designa con el nombre de “Convenio de Varsovia modificado en la Haya en 1955”.

Convenio de Chicago

Se suscribe el 7 de Diciembre de 1944, se establecieron los cauces para alcanzar los acuerdos bilaterales que permiten el Tráfico Internacional y se sentaron las bases para la creación de los principios conocidos como “las libertades del aire” y la creación de la OACI, Organización de Aviación Civil Internacional como entidad adscrita a la ONU que centraliza el control de la Aeronáutica Civil.

Convenio de Roma

Desde los comienzos de la Aviación estuvo presente la preocupación por los daños que podían sufrir terceras personas en superficie a causa de personas u objetos desprendidos desde aviones en vuelo.

Por ello el 7 de Octubre de 1952 se suscribe el Convenio de Roma, cuyo propósito es regular las reparaciones que merecen quienes resultaren perjudicados en tierra a causa de la operación de un vuelo.

Convenio de Guadalajara

Se suscribió el 18 de Septiembre de 1961 con la finalidad de introducir un sistema regulatorio sobre el fletamento conocido como transporte “charter”, determinando responsabilidades de las partes contratantes.

Convenio de Tokio

Con la preocupación de las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves el 14 de Septiembre de 1963 se firma este convenio otorgando disposiciones especiales al comandante de la aeronave para:

1. Proteger la seguridad de la aeronave, personas y bienes a bordo de la misma.
2. Mantener el buen orden y la disciplina a bordo.
3. Permitirle entregar personas sospechosas a las autoridades competentes o desembarcarlas.
4. Las facultades otorgadas al comandante incluyen el uso de la fuerza para proteger la nave, las personas y bienes cuando hubiera motivos fundados para creer que hay peligro amenazante.

Acuerdo de Montreal

Firmado el 5 de Mayo de 1966, en el que se impone a las Líneas Aéreas que tocan un punto dentro del Territorio de los Estados Unidos ya sea por escala, punto de origen, punto de destino del viaje una indemnización de USD 75.000 por pasajero en un Accidente de Aviación que cause muerte.

Protocolo de Guatemala

Suscrito el 8 de Marzo de 1971 con el propósito de unificar ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia y enmendado por el Protocolo de la Haya; entre las siguientes se destacan:

1. Cambio en la denominación de Documentos de Transporte y con él la eliminación de sanciones por su ausencia.
2. Introducción de montos mayores de indemnización.
3. Tratamiento diferente para equipajes y mercancías en cuanto a responsabilidad.

Un hecho novedoso es el no exigir la expedición de un billete de viaje ya que cualquier otro documento equivalente sirve como prueba del Contrato de

Transporte, además se admite la expedición de billetes colectivos para viajes en grupo.

Las Condiciones Generales de la IATA en 1919 se fundan en la ciudad de La Haya la Asociación de Tráfico Aéreo Internacional (Internacional Air Traffic Association), la que años más tarde en la reunión de Amberes aprueba las “Condiciones Generales de Transporte”. Se trata de unificar las normas internacionales en un franco respaldo al Convenio de Varsovia.

Entre las características más importantes de estas condiciones se tiene:

1. Sujeción de las normas a la aprobación Gubernamental.
2. Determinación del ámbito geográfico, con exclusión de los Estados Unidos y Canadá.
3. Protección de intereses tanto de los transportadores como de los usuarios.

Los organismos vinculados al Tráfico Aéreo Internacional han logrado una regulación universal en torno a la mayor parte de los temas sobre la Transportación Aérea Internacional, se precisa la instauración de organismos cuya función no sea únicamente de control y vigilancia sino que tomen bajo su responsabilidad los planes de fortalecimiento y desarrollo de la actividad. Por su trascendente labor de los Organismos Internacionales y que se encuentran en vigencia tenemos la OACI y la IATA.

LA OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) es el Organismo de mayor importancia en la Aviación Civil Internacional, su creación se debe a la Conferencia y Convenio de Chicago de 1944 determinando que sus objetivos son la adopción de principios y técnicas de Navegación Aérea y la planificación y desarrollo de Tráfico Aéreo Internacional, la OACI alienta los planes de Investigación en el Área de las técnicas para el diseño y construcción de aeronaves, estimula el incremento de Rutas Aéreas, tiene su sede en la ciudad de Montreal, actuando como una agencia especializada en la Organización de las

Naciones Unidas, con capacidad para ejercer derechos, contraer obligaciones y suscribir acuerdos con los Estados o con otros organismos e instituciones internacionales. La OACI fue quien desarrolló el lenguaje Aeronáutico Internacional para evitar malas interpretaciones en las comunicaciones Aeronáuticas.

LA IATA (Asociación Internacional del Tráfico Aéreo) es la asociación internacional a la que pertenecen la mayoría de las compañías aéreas regulares, creada en 1945 con su sede en Montreal y Ginebra cuenta con una Junta Directiva, una Asamblea General que agrupa a compañías aéreas regulares internacionales y nacionales y diferentes comités y divisiones llamadas Conferencias de Tráfico, su objetivo principal es el de mantener un ambiente de colaboración entre las Compañías Aéreas, los Organismos Internacionales como la OACI y los restantes sub sectores turísticos.

Sus fines principales son:

- La creación de una Red Aérea Mundial.
- La preparación de los medios de colaboración necesarios entre Compañías Aéreas.
- La promoción del Transporte Aéreo de forma segura, regular y económica.
- El estímulo del Comercio Aéreo y del estudio de los problemas relacionados con dichas actividades.
- La colaboración con la OACI.

Sus actividades se centran en:

- Coordinar tarifas a través de sus conferencias de Tráfico.
- Agrupar los países en zonas de Tráfico, conocidos como áreas de las conferencias de Tráfico.
- Coordinar los aspectos técnicos del Tráfico Aéreo como son los sistemas de seguridad, las comunicaciones, los aeropuertos, etc.

- Servir de marco para negociaciones de Acuerdos Intergubernamentales, acuerdos entre compañías o entre éstas y las agencias de viajes.
- Normalizar sistemas y códigos creando un lenguaje propio.
- Unificar las liquidaciones con las agencias de viajes a través del BSP (Bank Settlement Plan).
- Liquidar las cuentas de las Compañías Aéreas miembros a través de su cámara de compensación y liquidación (clearing house).
- Mejorar la capacitación profesional de los agentes de viajes a través de sus programas de formación.
- Regular las relaciones entre agencias de viajes y compañías aéreas en lo que refiere a comisiones, licencias, etc.

HERRERA P.N (2006) “En el Ecuador el Derecho Aeronáutico se caracteriza por su escaso desarrollo, 1920 significa el punto de partida de la Legislación Aeronáutica en donde aparecen disposiciones con respecto a la aviación especialmente de orden militar. La Normativa Aeronáutica Ecuatoriana requiere de revisiones que la instalen en la tendencia mundial de cero tolerancias con aquellos que miran en el Transporte Aéreo un medio para delinquir, para exteriorizar sus inconductas o para matar personas por causas políticas o fanatismos religiosos” Pág. 89.

En el estudio realizado, el Tesista deduce que la casi totalidad de decretos dictados se encaminan a señalar normas para la realización y funcionamiento de una Escuela de Aviación, la importancia de esos momentos para crear la actividad aeronáutica en el país y también la enorme necesidad de tener experimentados técnicos extranjeros en la materia se logra mediante decreto ejecutivo del 27 de octubre de 1920, en la presidencia del Dr. José Luis Tamayo, el cual reconoce el interés público de las actividades aeronáuticas y se incluye la misma dentro del Ministerio de Guerra. Así como el estudio realizado en Derecho Internacional Aeronáutico y las disposiciones internas para la regulación de la entrada, tránsito y salida de aeronaves, concesiones de permiso de sobrevuelo y/o aterrizaje en territorio ecuatoriano de aeronaves públicas y privadas extranjeras son:

- La República del Ecuador tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y aguas jurisdiccionales.
- Se clasifican en públicas y privadas.
- Son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público, como las militares, aduana y policía.
- Las demás son privadas, aunque pertenezcan al Estado.
- El tránsito aéreo de aeronaves públicas extranjeras, dentro del territorio nacional, no podrá efectuarse sino previo el permiso de sobrevuelo y/o aterrizaje.
- La FAE, en tiempo de paz acordará a las aeronaves públicas de países amigos la libertad de tránsito por sobre su territorio, siempre que las condiciones establecidas en esta Regulación sean realmente cumplidas.
- El tránsito de aeronaves privadas extranjeras se efectuará mediante el cumplimiento de las normas internacionales establecidas, o normas vigentes en tratados o convenios firmados por el Ecuador.
- Las reglas y normas establecidas para el tránsito de Aeronaves Públicas y Privadas Extranjeras, sobre el territorio de la República serán aplicadas sin distinción de nacionalidad.
- En caso de guerra o conmoción interna, o cuando se considerará comprometida la seguridad pública la función ejecutiva a través de la FAE, podrá prohibir o limitar la circulación aérea sobre el territorio ecuatoriano, de la totalidad o de alguna clase de aeronaves.
- Toda aeronave que sobrevuele o aterrice en territorio ecuatoriano, está sujeta a las leyes y reglamentaciones vigentes en el país.
- Es prohibido terminantemente el transporte por aire de explosivos, armas y municiones de guerra, en las aeronaves públicas y privadas extranjeras
- Las aeronaves públicas y extranjeras no podrán llevar instalaciones o cámaras fotográficas, durante el tránsito u operación dentro del Espacio Aéreo ecuatoriano. (Se exceptúan aquellos convenios o contratos suscritos y autorizados por el Estado)

- La DAC puede prohibir o restringir temporalmente el transporte de otros efectos, por razones de seguridad pública o carácter fiscal, que hará conocer oportunamente a los interesados

Todas las aeronaves extranjeras, tanto públicas como privadas para la concesión de permisos para sobrevuelo y/o aterrizaje que deseen sobrevolar o aterrizar en territorio ecuatoriano deben hacer uso de sus campos de aterrizaje aeropuertos y lugares de acuatizaje del país, deberán sujetarse a las condiciones que se detallan a continuación:

A. Aeronaves públicas extranjeras

1. **Canal de solicitud**: La solicitud debe ser presentada a la Dirección General de Soberanía Marítima Aérea y Especial de la Cancillería Ecuatoriana (Fax: 593 2 2993260 E-mail dgsobarme@mmrree.gov.ec) con copia al Centro de Operaciones del Comando General FAE (Telefax: 593 2 2583020) explotándose al máximo la red SITFAA para activar el tráfico y simplificar el trámite.
2. **Plazo**: Será suficiente presentar la solicitud con 72 horas de anticipación a la realización del vuelo durante días laborables, se recomienda cuando le sea posible a la Fuerza Aérea solicitante, hacerlo con un plazo mayor; sin embargo, en casos de emergencia este plazo podría ser reducido conforme a las circunstancias.
3. **Información que debe contener la solicitud**: Toda solicitud de permiso de sobrevuelo y aterrizaje debe contener la información siguiente:
 - a) País solicitante.
 - b) Objeto del vuelo.
 - c) Tipo de aeronave(s) y número de matrícula(s).

- d) Tripulación. Con indicación nominal del piloto y del comandante de la aeronave si lo hubiera, más la información numérica de los tripulantes.
- e) Pasajeros. Serán indicados numéricamente y nominalmente en la información adicional de grado, nombre, apellido y cargo que ocupa.
- f) Tipo de carga a transportar.
- g) Punto de partida y destino con indicación de itinerario programado, señalando escalas dentro del país que otorga el permiso, fechas y horas aproximadas.
- h) Facilidades requeridas de abastecimientos, acomodación y otros.

4. **Vigencia del permiso**: Será válido por 48 horas desde la fecha de autorización.

5. **Acuerdos especiales**: Para todos los casos de ingresos de aeronaves a un país con el fin de efectuar vuelos de apoyo originados por siniestros, búsqueda, rescate, etc., independientemente de los procedimientos de ingreso y salida establecidos, se acordará un procedimiento que regule las actividades aéreas bajo el control del país afectado.

B. Aeronaves privadas extranjeras no comerciales y comerciales no regulares

1. **Las aeronaves privadas extranjeras no comerciales y comerciales** no regulares, deberán transmitir la solicitud de sobrevuelo y/o aterrizaje directamente a la Dirección de Aviación Civil con 48 horas de anticipación por lo menos y un máximo de 15 días a las fecha estimada de llegada, incluyendo la respuesta pagada para la autorización o negativa por cable. La validez del permiso concedido, contemplará un tiempo de no mayor de 5 días desde la fecha estimada de llegada, de lo contrario será necesaria una nueva solicitud.

2. **Información** que debe contener las solicitudes de permiso para aeronaves privadas extranjeras no comerciales y comerciales no regulares.

- a) Marca, tipo y matrícula de la aeronave.

- b) Nombre del piloto al mando y número de pasajeros.
- c) Lugar y país de procedencia y destino.
- d) Misión u objeto del vuelo.
- e) Aeropuertos internacionales de entrada, escala y salida del país.
- f) Fechas estimadas de ingreso y salida del país.

3. De acuerdo con los procedimientos establecidos por la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador, las solicitudes de sobrevuelo, escalas técnicas, ambulancia aérea y otros de aviación general y comercial no regular, deberán ceñirse al formato establecido en el formulario denominado FORM-DGAC 200/OF, disponible en versión español e inglés, en la página WEB SITE: www.dgac.gov.ec, solicitud que puede ser enviada vía fax o correo electrónico.

5. Los solicitantes de permisos de sobrevuelo podrán consultar al Departamento de Rentas por E-mail: sobrevuelos@dgac.gov.ec, el valor a cancelar por el vuelo realizado, el mismo que podrá ser depositado en el: THE BANK OF NEW YORK, NEW YORK ACCOUNT #8900360321 ABA02100018 “BANCO CENTRAL DEL ECUADOR”.

6. Para el caso de aerolíneas cuyas aeronaves sobrevuelan ocasionalmente el espacio aéreo ecuatoriano, la División de Operaciones de la DGAC, previa la autorización de sobrevuelo, exige el nombre de la compañía o responsable del pago por concepto de derechos de sobrevuelo, junto con los números telefónicos, correo electrónico y dirección exacta de la compañía en el exterior, en caso de falsedad en la información que impida el cobro de los valores adeudados, no se emitirá en el futuro autorización alguna, hasta que no se haya solucionado el problema legal de acuerdo a regulaciones y procedimientos establecidos.

Entre los puntos de cruce de frontera y corredores aéreos de entrada y salida para aeronaves públicas y privadas extranjeros se encuentran:

A. Sobrevuelo y aterrizaje

Todas las Aeronaves Públicas y Privadas Extranjeras que ingresen o salgan del territorio nacional efectuando en el mismo, están obligadas a cruzar las fronteras y seguir los corredores de entrada o salida determinadas en la Publicación de Información Aeronáutica del Ecuador (AIP / Ecuador Parte RAC 3) a no ser que por disposiciones especiales tengan que ser desviadas de su ruta normal.

B. Sobrevuelos

Las Aeronaves Públicas y Privadas Extranjeras que sobrevuelen el territorio nacional en tránsito deberán seguir las aerovías establecidas en el país y constantes en la Publicación de Información Aeronáutica del Ecuador (AIP / Ecuador Parte RAC 3), a no ser que por disposiciones especiales tengan que ser desviadas de su ruta normal.

C. Casos especiales

- 1) Cuando una Aeronave Pública o Privada Extranjera necesita volar por una ruta diferente a la señalada en las aerovías, deberá solicitar a la FAE o DAC según el caso, la debida autorización previa exposición de motivos que justifique la petición, pudiendo la FAE o DAC, según el caso, señalar la vía que deberá tomar la aeronave en reemplazo de la ruta solicitada.
- 2) Si una Aeronave Pública o Privada Extranjera aterrizara por daños mecánicos, condiciones meteorológicas adversas u otras razones de fuerza mayor en un aeródromo distinto del internacional designado, el piloto deberá reportarse a la Autoridad Aeronáutica más cerca y ésta a su vez a la FAE o DAC según el caso, confeccionando un acta en la que constará que no se ha desembarcado ningún objeto de la aeronave durante su permanencia y que el momento más inmediato posible la misma se ha

trasladado al aeródromo internacional designado, llevando el piloto copia de la citada acta la que entregará al jefe de este último Aeropuerto.

- 3) En los Aeropuertos Internacionales designados en la tabla del AIP-Ecuador (Aeropuerto Internacional del País-Ecuador) constan: “Mariscal Sucre” de Quito, “Simón Bolívar” de Guayaquil, “Eloy Alfaro” de Manta y “Cotopaxi” de Latacunga, son los Aeropuertos obligatorios de Tráfico Internacional, mientras que la operación en otros aeródromos requieren autorización previa y expresa, que deberá solicitarse a la Dirección General de Aviación Civil por carta o telegrama con la debida anticipación, conjuntamente con los requisitos preestablecidos.

ALMARAZ OBREGÓN B. G., (2005) “El Espacio Aéreo es el ámbito que rodea a la tierra y que se extiende sobre ella tanto sobre la tierra firme como sobre los espacios acuáticos” Pág. 115.

Cuando hablamos del espacio aéreo como concepto jurídico y hacemos referencia a un ámbito susceptible de apropiación, que puede ser delimitado y sobre el cual el hombre y los Estados pueden ejercer derechos. El aire en cambio es una masa gaseosa que dado su carácter fluido y movable no es susceptible de apropiación ni de delimitación. El espacio aéreo es el ámbito en el cual se desarrolla principalmente la actividad aeronáutica, sigue la suerte de la superficie subyacente; se accede al territorio de un Estado-sea tierra firme o aguas jurisdiccionales, está sujeto a la soberanía de ese Estado y eventualmente al dominio de los propietarios de los fondos privados; si se extiende sobre alta mar, estará sujeto a su régimen de libertad y uso común.

Esencia jurídica

Al producirse las primeras manifestaciones de la actividad aeronáutica, surge la inquietud de determinar cuál va a ser la condición jurídica a que se someta el espacio aéreo, dos posturas extremas pugnan por imponer sus puntos de vista:

Según, FAUCHILLE (2005) “La libertad absoluta del Espacio Aéreo, esta doctrina entiende que los Estados no pueden ejercer su soberanía ni hacer valer su autoridad sobre el espacio aéreo, por cuanto este no es susceptible de apropiación, ocupación ni delimitación” Pág. 99.

Los seguidores de este criterio entendían que la sujeción del Espacio Aéreo a la autoridad de los Estados subyacentes sería un impedimento para el desarrollo de la aviación. Sin embargo como los Estados pugnaban por el reconocimiento de su soberanía, los defensores de la libertad del aire debieron hacer concesiones a esta postura se la denominó “Teoría de la Libertad Limitada”.

Son dignas de destacar algunas de las conclusiones adoptadas en el Congreso de Verona de 1910 al que concurrió una minoría de países europeos, de las que surge que el Espacio Aéreo es libre si está sobre territorios no ocupados o sobre la alta mar, pero que en cambio, si está sobre territorio de un Estado, está sometido a su soberanía y se agrega que en los espacios aéreos sometidos a la soberanía de los Estados la circulación aérea es libre “salvo lo que dispongan las reglas de policía necesarias para la protección de los intereses públicos y privados y el régimen jurídico inherente a la nacionalidad de las aeronaves”.

Delimitación

Para determinar la naturaleza jurídica del espacio; es preciso definirlo primeramente e identificarlo pero para definir una cosa hay que delimitarla y no pueden encontrarse bases de delimitación para el espacio, en efecto: ¿En dónde comienza? ¿En dónde termina?, son preguntas que estamos obligados a dejar sin respuesta por lo que no podría considerarse al espacio como algo limitado, puesto que el espacio no es contenido sino continente el espacio no está encuadrado en la totalidad, al lado de otras partes con las cuales se le pueda poner en relación; el espacio es la totalidad en la cual las partes se encuentran colocadas.

El espacio podrá ser definido solamente de una forma negativa lo que no es limitado, pero una definición negativa no es más que un reconocimiento implícito

de incapacidad, que debe ser francamente admitido, podría por otra parte, intentarse una delimitación del espacio o para ser más exactos de una parte del espacio respecto a la Tierra o cualquier otro punto fijo, pero la Tierra está en movimiento continuo y el Sistema Solar también hasta la Vía Láctea se mueve, por lo cual todas las delimitaciones que pudieran ser establecidas, lo serían sobre puntos fijos que paradójicamente se mueven a velocidades fantásticas. Aún si se partiese de puntos considerados fijos una delimitación fundada sobre bases relativas, sería imposible dado el cambio continuo de relación en el espacio, la velocidad modifica también el concepto de tiempo, necesario para la medida del espacio, la definición del Espacio, aparece entonces como una imposibilidad que nace de la incapacidad del entendimiento humano, no solamente para delimitarlo sino también para concebirlo. La concepción del espacio como algo infinito repugna a la razón y la concepción como un ente curvo, no parece muy clara y mucho menos simple.

Si terminamos entonces por admitir que el Espacio no puede ser definido ni en tanto que fenómeno, ni en tanto que objeto llegaremos a la conclusión de que el espacio no es una cosa y no puede ser "per se" (objeto de un derecho) de la parte de los Estados bien singularizados o bien integrados en la comunidad de naciones, porque el espacio que constituiría un territorio en el sentido jurídico de límite al ejercicio de una soberanía no podría ser delimitado y nos encontraríamos entonces con una soberanía ilimitada en la dimensión espacio, lo que sería absurdo.

En general se concibe el Espacio contiguo como una atenuación de la soberanía del Estado subyacente.

En opinión del Tesista es todo lo contrario, el espacio contiguo es una limitación a la libertad de Navegación por el Espacio Libre esta distinción no es una sutileza jurídica y le parece muy importante; en efecto si se parte del principio de que el espacio contiguo es una limitación de la soberanía del Estado subyacente, esta sería la regla, los derechos de la comunidad por contra, no serían mas que excepciones y en caso de conflicto, la regla prevalece siempre sobre la excepción.

El derecho de los Estados sobre su Espacio Aéreo debe delimitarse a eso mismo ante el interés superior de la comunidad, la soberanía de los Estados no debe tener fuerza expansiva sino limitarse a éste. En el Espacio contiguo la libertad de navegación debe ser establecida bien claramente y las limitaciones a esta libertad, no podrán ser admitidas más que en función de los intereses más vitales de los estados, estos intereses no deberán ser dejados a la consideración de los Estados, sino establecidos, enunciados y delimitados perfectamente por un acuerdo internacional y debería significar la prohibición del tránsito de aparatos militares y del estacionamiento de los satélites de inmovilidad relativa sobre un país distinto del que los ha lanzado.

3.2.- ORGANISMOS INTERNACIONALES QUE REGULAN EL ESPACIO AÉREO.

Una de las características del Tráfico Aéreo moderno es que no puede estar supeditado a las fronteras nacionales. Por ello es un tema sumamente complejo y espinoso en el cual los intereses técnicos comerciales y militares interactúan en el Espacio Aéreo soberano de los países, debido a esto a lo largo de la Historia de la Aviación han aparecido numerosos organismos con jurisdicción tanto nacional como internacional que regulan diferentes aspectos del tráfico aéreo. Uno de los primeros intentos en este sentido se realizó antes de la Primera Guerra Mundial, cuando 18 Estados europeos atendieron a la invitación que les hizo Francia en 1910 para realizar una conferencia sobre Leyes Aéreas Internacionales en París. En esta conferencia se establecieron los primeros principios básicos relacionados con la aviación. Hacia el final de la llamada "Gran Guerra", los avances tecnológicos de la aviación habían cambiado el panorama por completo, en la Conferencia de Paz de París en 1919 los asuntos aéreos se confiaron a una Comisión Aeronáutica especial, que era la continuación del Comité de Aviación Inter-Aliada de la guerra. Francia era del parecer que debían hacerse esfuerzos para desarrollar la Aviación Civil en un Entorno Internacional y por ello organizó la Convención Aérea Internacional durante la Conferencia de Paz. La Convención

consistía en 43 artículos que trataban sobre aspectos organizacionales, operacionales y técnicos, e inicialmente fue firmada por 26 de los países asistentes (posteriormente llegó a ser ratificada por 38 países). Su base estaba en los principios que se habían aceptado en 1910.

Uno de los resultados de la Convención Aérea Internacional fue la posterior creación de la Comisión Internacional para la Navegación Aérea (International Commission for Air Navigation - ICAN o CINA en español), encargada de supervisar el desarrollo de la Aviación Civil y proponer medidas para impulsar tal desarrollo.

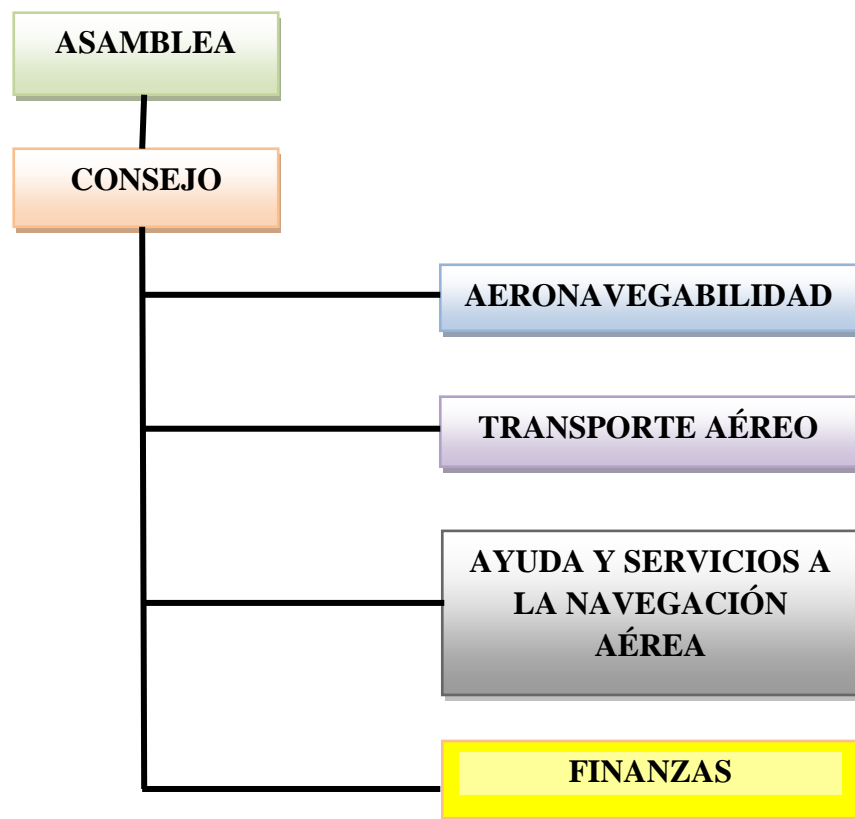
La Segunda Guerra Mundial trajo un desarrollo sin precedentes para la Aviación, y grandes cantidades de mercancías y pasajeros se transportaron a grandes distancias durante el transcurso de esta guerra. Ya desde 1943, los Estados Unidos empezaron a estudiar los problemas que tendría la Aviación Civil de postguerra. A consecuencia de estos estudios, el gobierno estadounidense invitó a 55 países a participar en una Conferencia de Aviación Civil Internacional que habría de realizarse en Chicago. Ese fue el nacimiento de la OACI.

HERNÁNDEZ ZAPATA, F.A. (2006) “Es consecuencia de la firma en 1944 del Convenio de Chicago, este convenio establecía en su 2da parte (artículos 43 al 66) el establecimiento de una Organización Civil para mantener el Convenio actualizado y ejecutar las acciones previstas en él con sede en Montreal, Canadá, la OACI es actualmente una agencia especializada dependiente de la ONU que tiene como objetivos reforzar el aspecto Civil de la Aeronáutica y facilitar el desarrollo homogéneo del sistema de Navegación Aérea” Pág. 245.

Después del estudio realizado se establece que al estar formada por Estados Soberanos la mayor parte de los documentos de la OACI tienen el carácter de recomendaciones, sin embargo los Estados firmantes del Convenio se comprometen a seguir dichas recomendaciones o a notificar las discrepancias que pudieran existir. En la práctica las recomendaciones y normas de la OACI tienen

fuerza de ley en la mayoría de los países, una de las primeras tareas que acomete la OACI es la normalización de los procedimientos de Control del Tráfico Aéreo el diseño y operación de radio ayudas y el uso adecuado de las frecuencias del espectro Aeronáutico. La estructura de la OACI de la parte 2 del Convenio de Chicago establece la estructura que debía poseer esta organización. Dicha estructura se plasma en el siguiente esquema:

La Estructura de la Organización de la Aviación Civil Internacional



- **La Asamblea:** Es el máximo estamento de la OACI estando formada por todos los Estados miembros en igualdad de condiciones (1 Estado = 1 voto).

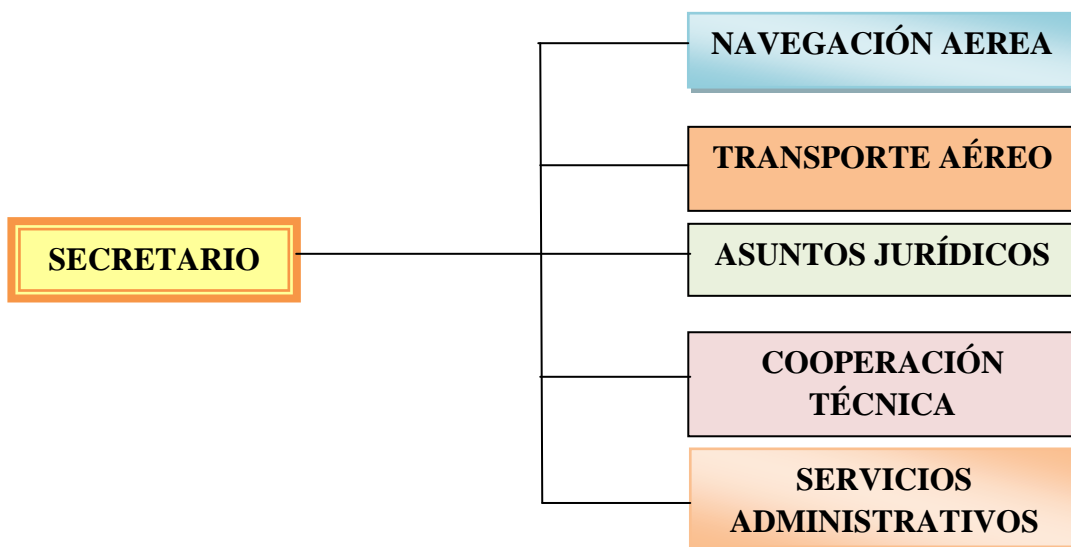
Se reúne al menos cada 3 años (o antes, si la convoca el 20% de los Estados contratantes) y es allí donde se toman las decisiones y se aprueba el presupuesto. Las decisiones se toman por mayoría simple (a menos que se

disponga lo contrario y el quórum requerido es del 50% + 1 de los Estados contratantes.

- **El Consejo:** Está formado actualmente por 33 Estados y está formado por aquellos que tengan mayor actividad aérea, aportan más instalaciones y servicios y/o cubren áreas geográficas importantes. Es un Órgano Permanente encargado de evaluar los Anexos Técnicos. Los Comités son los principales encargados de la elaboración de las normas.

Adicionalmente, la OACI cuenta con un grupo de funcionarios permanentes, con estatus de personal de la ONU, que se organizan en el Secretariado:

Secretariado de la Organización de la Aviación Civil Internacional



Este cuerpo centraliza los trabajos de los Comités y se encarga de elaborar las publicaciones de la OACI.

La expresión Organismos Intergubernamentales del Ámbito Universal a Derecho Aeronáutico ó Organismo Internacional según GARCÍA CALVO J.A (2006). Pág. 125 “Al conjunto de normas jurídicas que regulan la Navegación Aérea y el establecimiento y uso de sus infraestructuras, sea con fines civiles (Comerciales o

no) o Militares, dichas normas pueden ser tanto de origen nacional o interno (esto es adoptadas unilateralmente por cada Estado) como de origen Internacional (esto es, surgidas de Acuerdos Bilaterales o Multilaterales entre varios Estados o de Organizaciones constituidas por éstos, como la Organización Internacional de Aviación Civil) siendo este último tipo de Normas Aeronáuticas muy numerosas y relevantes por el frecuente alcance supranacional de los vuelos”.

El Tesista emite sus criterio y deduce que la Navegación Aérea puede suscitar relaciones jurídicas de diversa naturaleza o especialidad y por ello las normas que las regulan, aunque puedan ser agrupadas e identificadas por su objeto aeronáutico, pertenecen a diversas ramas del Derecho, como el Derecho Administrativo (caso de las normas que regulan o autorizan la apertura de aeródromos, las licencias de vuelo o la imposición de sanciones) el Derecho Internacional Público (por ejemplo de las Normas y Organizaciones Aeronáuticas derivadas de Acuerdos Internacionales), el Derecho Mercantil (al que se adscriben por ejemplo las normas que regulan el contrato de Transporte Aéreo), el Derecho Laboral (del que forman parte las normas sobre condiciones de trabajo de las tripulaciones) o el Derecho Penal (del que proceden las normas que determinan y reprueban los Delitos Aeronáuticos).

Aunque no sean Normas Jurídicas en sentido estricto y por ello no puedan considerarse integradas en el Derecho Aeronáutico, muy relevante es la función autorreguladora de las directrices criterios o reglas adoptados en el seno de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), a los que voluntariamente se someten las numerosas Compañías Aéreas que forman parte de la misma.

Los elementos básicos son:

- La Base Interestatal: Significa que sus miembros son los Estados representados por sus Gobiernos de forma habitual y esa presencia es lo que concede potencialidad a la OI, porque le permite alcanzar un estatuto jurídico internacional. Sin embargo los Estados también imponen ciertas limitaciones a las organizaciones porque el aumento de poder de unos y otros implica una tensión con los Estados.

- La Base Voluntarista: Cuando los miembros participan de forma voluntaria.
- El Sistema de Órganos Permanentes: Responde a la necesidad de garantizar la estabilidad y la duración de las relaciones de cooperación entre los Estados.
- La Autonomía Decisional y Funcional: Viene marcada por los Estatutos y las Normas de funcionamiento interno de la organización, la funcional implica una burocracia y recursos propios de la organización.
- La Función de Cooperación Interestatal: Cada organización tiene unos objetivos específicos pero todas las OIG contribuyen al desarrollo de vínculos de cooperación, el máximo nivel de cooperación es la Integración Internacional.

VARSOVELL R.J. (2006) “Una primera clasificación sigue tres criterios distintos:” Pág. 139.

- El criterio Espacial o Geográfico, hay Organizaciones Universales que agrupan a la mayoría de los países que forman la comunidad internacional (la ONU), Organizaciones Regionales formadas por países de una determinada Área Geopolítica (Organización para la Alianza Africana) y Organizaciones Mixtas, que incluyen Estados de distintas Áreas Geopolíticas que presentan características o intereses comunes (el G7, la OPEP).
- El criterio funcional, hay organizaciones de funcionalidad general que tienen como objetivo la voluntad política de cooperación en todas las cuestiones y relaciones de interés para los Estados (la ONU).
- Según la naturaleza y competencias jurídicas, organizaciones supranacionales cuyo Ordenamiento Jurídico goza de supremacía sobre el Ordenamiento Jurídico Nacional (la UE, la CECA, el EURATON y la CEE).

Otra clasificación distingue:

- Según el nivel de cooperación: Organizaciones de integración, que pretenden potenciar la cooperación entre los Estados miembros.

- Según el grado de apertura: Organizaciones mundiales que se rigen por el principio de inclusión por el que tratan de fomentar la cooperación a través de la incorporación de Estados.
- Según la naturaleza de los medios de cooperación: Organizaciones normativas, cuya principal contribución se realiza en el Derecho Internacional”.

El Tesista ha podido analizar que los modelos orgánicos y formales de las OIG, siguen dos períodos históricos que establecen una doble estructura orgánica y formal:

1ª Etapa: Avance de la creación de la Comisión para la Navegación del Rin que desde 1815 hasta 1919 tendrá la capacidad de creación de la Sociedad de Naciones.

2ª Etapa: A partir de la Sociedad de Naciones se impone una estructura multipartidista muy compleja, generalmente hay una asamblea, parlamento o conferencia con fines deliberantes. Por otro lado hay un Consejo o Comité Ejecutivo de composición muy restringida y con finalidades decisorias y ejecutivas. Existe también una secretaría encargada de la coordinación de las finalidades Administrativas internas y generalmente cuenta también con unos órganos auxiliares especializados.

Además a la hora de estudiar la supranacionalidad hay dos perspectivas:

1. Jurídica: La supranacionalidad implica la aplicación inmediata o directa de las normas establecidas por la Organización Intergubernamental en el ámbito interno de los Estados miembros de forma permanente y no esporádica, en las Organizaciones no Supranacionales Gubernamentales, la aplicación de las normas es obligatoria para los Estados, pero no para los ciudadanos de los países miembros que sólo están obligados en la medida en que cada Estado acepta como parte de su Ordenamiento Jurídico Interno la Norma Internacional. De ahí la importancia de la ratificación de los Tratados y el

derecho de cada Estado a establecer reservas a las Normas de los Tratados. En cambio, en las organizaciones supranacionales, los ciudadanos de los países miembros están sometidos a las Normas Jurídicas de los Órganos Supranacionales sin que el Estado pueda impedir su aplicación y su obligatoriedad directa a los ciudadanos teniendo esas normas supranacionales primacía sobre las Normas Nacionales en caso de conflicto entre las dos legislaciones.

2. Politológica: La supranacionalidad implica una evolución en la que se dan tres características particulares:

- Soberanía de la organización respecto de ciertas competencias: Surge de la cesión de las competencias soberanas de los Estados en ciertas áreas o funciones. Los Estados son libres a la hora de ceder a la organización supranacional parcelas de poder más o menos importantes pero una vez que se ha llevado a cabo esa transferencia de poderes no pueden haber limitaciones posteriores.
- **La operatividad de la organización**: Implica la posesión de recursos y de independencia para asignar esos recursos al logro de las funciones asignadas, esta característica aunque también la tienen las organizaciones no supranacionales, es una característica no consustancial a las organizaciones supranacionales y no debe entenderse como una reconexión entre los medios materiales y humanos de la Organización y los de los Estados.
- **La independencia orgánica y política**: La independencia orgánica supone que las organizaciones supranacionales no pueden quedar sometidas ni depender Jurídica, Administrativa o formalmente más que de otros órganos de la organización, pero no de los Estados ni de sus administraciones públicas, la independencia política significa que los Órganos Supranacionales sólo están sometidos a un control político por otros Órganos de la Organización pero nunca de forma directa o inmediata por los Órganos Políticos de los Estados.

En lo que concierne a las Organizaciones Internacionales el Tesista analizó que no surgen precisamente vinculadas a la guerra o a la paz sino unidas al proceso de industrialización, ya que se dieron entonces una serie de causas que favorecieron la proliferación del modelo organizativo porque según lo investigado y analizado se puede determinar las siguientes:

- Innovación científica y técnica: Impone una serie de cambios y la necesidad de regular y de controlar desde el punto de vista internacional los nuevos medios, sobre todo los transportes y las comunicaciones. Ej. Unión Telegráfica, Unión Postal Universal.
- El cambio que se produce en las relaciones de producción, distribución y consumo provocado por la propia industrialización, que genera dentro del sistema productivo una alteración de las relaciones económicas, de modo que se hace necesaria la aparición de organizaciones que estandaricen las normas nacionales. Con este fenómeno surgen también las empresas multinacionales. Entre las pioneras están la Singer, la Bayer y la Standard Oil.
- La reordenación de las estructuras sociales: La movilidad de la mano de obra conduce a la aparición de organizaciones tanto estatales como privadas. Ej. Cruz Roja Internacional, Internacional Socialista.
- El desarrollo de los nacionalismos: Estos movimientos aspiraban a crear Organizaciones Políticas que incorporasen a los pueblos o grupos sociales con vínculos comunes. Ej. Congreso Panislavo.
- Las dos Guerras Mundiales, que conducen a la creación de organizaciones de carácter universal y con fines generales: La Sociedad de Naciones y la ONU.
- Fin del proceso de descolonización: Aumenta el número de Estados en la Sociedad Internacional y potencia la creación de Organizaciones Regionales: La Organización para la Unidad Africana, el SEAM, la Organización de Estados Americanos.
- Tras la desaparición de la URSS se ha producido por un lado una desaparición de organizaciones ya existentes y por otro se han creado algunas nuevas como

la Comunidad de Estados Independientes, el Consejo de Estados Báltico sobre todo de índole económica.

Efectos de las Organizaciones Internacionales en la Sociedad Internacional:

- Aumento del número de Estados.
- Aumento del número de actores no estatales, lo que complica las relaciones entre los Estados, crea nuevos vínculos y contribuye a formas áreas geográficas de cooperación interestatal.
- Aumento de la movilidad de los colectivos humanos en cuanto que grupos más amplios de la sociedad participan en la vida internacional a través de las ONG y esta situación genera cambios determinantes en las estructuras mundiales.
- Reforzamiento de los Estados.
- Las Organizaciones Internacionales son por un lado un elemento de estabilidad pero también generan relaciones de tensión incluso por encima de los otros Estados, esto último no es válido para África sino sólo para Occidente.

Además el Tesista recalca que una OI es un grupo o una asociación que se extiende por encima de las fronteras del Estado y adopta una estructura orgánica permanente, tiene dos características esenciales:

1. La internacionalidad: Los miembros que forman la organización tienen que proceder de distintos Estados pero también los efectos de éstas tienen que tener ese carácter Internacional.
2. Estructura orgánica permanente: La Organización Internacional debe tener unos órganos, unos medios humanos y unos recursos financiero-jurídicos con cierto carácter permanente. Esto responde al carácter estable y permanente que tienen los fines y los objetivos de la relación internacional, ello diferencia a las Organizaciones Internacionales de las conferencias o de los Movimientos Internacionales que carecen de ese aparato institucional permanente. Ej. La OSCE en Helsinki.

Hay otros dos elementos complementarios:

- La funcionalidad: Una organización se crea para ser eficaz y esa eficacia radica en la capacidad para desempeñar las funciones que motivaron su creación y no tanto en la extensión geográfica sobre la que desempeñan las mismas.
- La relevancia jurídica: el acuerdo constitutivo de una Organización Internacional tiene relevancia jurídica frente a terceros países, sin embargo no es igual para todas las OI. Las Organizaciones Intergubernamentales tienen relevancia jurídica internacional directa y esto las convierte en sujetos sometidos al Derecho Internacional Público, sin embargo las multinacionales y las ONG tienen relevancia indirecta y están sometidas al Derecho Nacional Interno del país en el que actúan.

La continuidad e interdependencia de las OI, son fenómenos que se dan entre todos los tipos de Organizaciones Internacionales y se producen en el proceso Constitucional suelen aparecer y constituirse como consecuencia de una decisión que se discute a lo largo de un período de tiempo y en un proceso en el que participan grupos sociales, tanto nacionales como internacionales; ej. en el caso de la UE inicialmente participaron en su proceso de Constitución Movimientos y Grupos no Gubernamentales, de ese proceso se crea una Organización Intergubernamental y a la vez al amparo de la UE se desarrollan hoy un gran número de ONG.

Otro aspecto en el que se manifiesta este fenómeno es en cuanto a la composición de la OI. En algunas se admite junto a los Estados a otros miembros asociados, que pueden ser territorios que no tienen una soberanía plena. Se da especialmente en algunas Organizaciones del Sistema de las Naciones Unidas como la OMS, etc. Otro aspecto en el que se dan los fenómenos de continuidad e interdependencia es en la regulación jurídica en la que existen ciertas normas internacionales aplicables a la Constitución de empresas multinacionales e incluso algunas OIG establecen las pautas que deben cumplir las ONG, ej. Los países del Pacto Andino. También se producen en cuanto a las funciones que desempeñan como la

OIG que tienen un objetivo económico exclusivamente la OPEP, el FMI, el G7 y la ONG que tiene una funcionalidad lucrativa que es la Organización Internacional de Cajas de Ahorros, igualmente hay empresas multinacionales en las que la investigación y el desarrollo tecnológico son los componentes funcionales más importantes.

VELASTEGUI H.P. (2006) “Las ONGs se definen como un grupo, una asociación o un movimiento constituido de forma duradera por particulares pertenecientes a distintos países con la finalidad de alcanzar objetivos no lucrativos. Tienen dos rasgos similares a las OIG que son el carácter internacional y la existencia de instituciones de carácter permanente” Pág. 79.

3.3.- LA GESTIÓN AEROPORTUARIA

JIMÉNEZ DE ARECHAGA, E. (2005) “La complejidad de la Gestión Estratégica, Operativa y Económica de Aeropuertos y Operadores Aeroportuarios ha crecido continuamente en los últimos años. Para justificar los requerimientos individuales de sus clientes, los Operadores Aeroportuarios tienen que proporcionar tanto de estructuras como de recursos que sean efectivos y flexibles, de tal forma que satisfagan las expectativas de los aspectos Aeronáuticos como los No-Aeronáuticos del Tráfico Aéreo” Pág. 321.

El Tesista según el estudio realizado deduce que el Sistema de Gestión Aeroportuario (AMS) debe ser desarrollado como un sistema modular; los clientes pueden decidir dónde ellos ponen el mayor énfasis y los resultados que tienen que ser calculados y presentados por las reglas a ser aplicadas en lo que respecta a la gestión aeroportuaria, para ello deben tomarse en cuenta algunas sugerencias como:

- 1) Pronóstico del Plan de Vuelos
- 2) Pronóstico a largo plazo
- 3) Planificación de ingresos
- 4) Planificación de la Capacidad Aeroportuaria

- 5) Planificación del sector no-aeronáutico
- 6) Estadísticas de tráfico
- 7) Potencial de mercado y de rutas

A pesar de tanto Tráfico Aéreo los Aeropuertos son de las plataformas logísticas más desconocidas del usuario por no existir una verdadera Gestión Aeroportuaria, tampoco sus gestores facilitan una relación amigable pasajero-aeropuerto (¿en los aeropuertos, nadie sabe cuando llegan los vuelos?, y eso que la Torre de Control no pierde a ni un avión, normalmente). Que haya este desconocimiento ahora tienen la excusa de “razones de seguridad”. De ahí que a nadie le importe ni se fije en las pequeñeces (o no tanto) que en términos ambientales pueda haber dentro de las Terminales Aéreas. ¿Papeleras para la selección de residuos?, ¿Iluminación de incandescencia en los fingers y otras dependencias?, ¿Vehículos más amigables con el medio ambiente circulando por un recinto cerrado? En España, el gestor de los Aeropuertos, AENA, asegura estar haciendo un esfuerzo para ambientalizar estas infraestructuras a nivel mundial. Este reportaje es el resultado de consultar a este organismo exclusivamente sobre las medidas para reducir el número de vehículos “contaminantes” que circulan en los Aeropuertos, mientras, no está de más que se vayan reclamando criterios de sostenibilidad en estas catedrales por las que se circula y se pasea mientras se espera pacientemente el embarque antes de salir volando a la 900 km/h. Por suerte, la ignota vida de los Aeropuertos tiene también su lado humano que algunos profesionales anónimos nos dejan en imágenes sobre la vida secreta de los Aeropuertos donde trabajan, todo un detalle que al menos los humaniza, en parte.

DIEZ Gil (2006) “El sector Transporte Terrestre, Aéreo y Marítimo ha tenido un avance modesto en las últimas dos décadas, la actividad ha crecido, a pesar de que los servicios de infraestructura para transporte no lo han hecho restringiendo el desarrollo económico y la competitividad del Ecuador, los estándares de infraestructura de transporte y de servicio están a la zaga en la región y representan altos costos para la sociedad” Pág. 177.

El Tesista establece que la ausencia de políticas coherentes y estrategias sectoriales ha determinado un desarrollo caótico de la red nacional de transporte, fortaleciendo el desarrollo bipolar del país, adicionalmente esta ausencia ha determinado un crecimiento discrecional y poco eficiente de la red el crecimiento discrecional y poco eficiente de la Red Aeroportuaria entonces de qué verdaderos modelos de Gestión se puede hablar a nivel de nuestro país Ecuador si hasta la actualidad los Aeropuertos han sido tradicionalmente considerados como proveedores de un Servicio Público. De ahí que la propiedad pública, con diferentes grados de implicación de los respectivos gobiernos territoriales, ha sido predominante hasta muy recientemente, no obstante los procesos de privatización aplicados en las últimas décadas también han afectado a la Política Aeroportuaria de muchos países. Por ello en la actualidad se ha observado para este estudio diferentes estructuras de propiedad en los aeropuertos a lo largo de Europa. En este sentido es preciso destacar que la corporatización es norma general, en el sentido de que son empresas, ya sean públicas o privadas las que gestionan los Aeropuertos y no la Dirección General de Aviación Civil adscrita al Ministerio correspondiente como había sido habitual.

Sobre la cuestión de si la gestión de los aeropuertos debe ser articulada de forma centralizada o individualizada, es preciso señalar que tal asunto cobra especial relevancia en los países con varios Aeropuertos Internacionales de cierto tamaño, puesto que es en estos países donde mayores oportunidades hay para el desarrollo de la competencia entre Aeropuertos para captar las Compañías Aéreas que consideren más convenientes. Además, es en estos países donde mayor relevancia adquiere la problemática asociada a los subsidios cruzados entre aeropuertos.

En algunos países el gobierno central todavía mantiene la titularidad y control de los Aeropuertos. En estos casos, los Aeropuertos son habitualmente gestionados de forma integrada, como si se tratase de una red nacional. Como se ha explicado más arriba, el modelo de Gestión Centralizada implica que una entidad pública controle los principales mecanismos de actuación de los operadores aeroportuarios como puedan ser las decisiones siempre y cuando se lleven distintos modelos de Gestión de acuerdo a la necesidad del país.

La Gestión Aeroportuaria ha sufrido una profunda transformación consecuencia de la evolución experimentada tanto en la concepción del Aeropuerto como en el propio tráfico al que sirve los citados factores de aumento exponencial del tráfico aéreo la liberación del transporte y la correlativa disminución de las compañías de bandera, la globalización, la desregulación y la privatización de los servicios aéreos y de tierra que han influido decisivamente en el abandono de un modelo de Gestión basado en el monopolio estatal al servicio de la soberanía y de la defensa nacional.

Dejando al margen la titularidad de los edificios e instalaciones, **el primer aspecto** hace referencia a la Gestión de las Infraestructuras Aeroportuarias orientada a favor de una gestión privada es la denominada Gestión en sentido estricto la fórmula más generalizada consisten en crear un “ente de Gestión” en cada Aeropuerto dotado de personalidad jurídica propia y autonomía de actuación.

Un segundo aspecto tiene relación con la coordinación y control de las actividades de los distintos operadores es la llamada Regulación Aeroportuaria; la que tiene en cuenta la vertiente aérea (air side) tan condicionada por la demanda de un Espacio único.

En este apartado deben predominar factores públicos, pues el objetivo de la seguridad es primordial y por otro lado el Estado no puede renunciar a ella. Nadie discute que la Gestión de esas actividades debe confiarse a empresas privadas que se rigen por el principio de una finalidad lucrativa, poco o nada tienen en común con la Gestión de infraestructuras propiamente técnicas y la regulación de actividades y Servicios Aéreos, salvo la presencia en la misma Infraestructura Aeroportuaria.

Un tercer aspecto es la Gestión de la vertiente territorial, porque resulta paradójico constatar que el Aeropuerto nacido y crecido al calor de su dimensión Aérea, está al servicio de la verticalidad del vuelo (air side), no puede ser gestionado sin tener en cuenta la dimensión territorial (land side). El Aeropuerto debe ser explotado y gestionado con criterios de desarrollo sostenible, respeto del

entorno y mayor cuidado medio ambiental, reduciendo y compensando los nefastos efectos contaminantes incluidos los acústicos. En definitiva los impactos ambientales y urbanísticos deben estar presentes en la configuración y régimen jurídico de la Gestión Aeroportuaria. La tendencia natural del Aeropuerto a la expansión choca con las barreras físicas de otras infraestructuras tales como las carreteras, los equipamientos municipales los propios accesos y las zonas de aparcamientos o dicho de otro modo la necesaria expansión del Aeropuerto se enfrenta al impacto Urbanístico y Medioambiental. Esa tensión exige encontrar soluciones de equilibrio aunque suponga un retraso en la construcción y expansión de los Aeropuertos, tal es el caso de la reciente construcción del Aeropuerto Internacional de Carga de Latacunga, cuya reconstrucción se está dando en los actuales momentos.

Dirección de Comunicación Social y Atención al Ciudadano (2010). “El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, informa que el Gobierno de la Revolución Ciudadana a través de la Subsecretaría de Transporte Aeronáutico Civil, invierte 117 Millones 497 Mil 713,82 dólares en la ejecución de trabajos de construcción de nuevos aeropuertos internacionales y obras en los antiguos terminales como: rehabilitación y ampliación de plataformas, cerramientos y reforzamiento de pistas, calle de rodaje y drenajes, en los aeropuertos construidos en décadas pasadas”.

El Tesista en base al estudio realizado establece que:

- En el cantón Salinas, provincia de Santa Elena con una inversión de 14 Millones 831 Mil 950,25 dólares, se ejecutan trabajos de excavación y rellenos para la ampliación de la pista, colocación de asfaltos en la pistas, plataformas de hormigón para aviones, muro enrocado para protección de pista y obras menores.
- En la Provincia de El Oro, se realizan las obras de construcción del nuevo Aeropuerto en el Cantón Santa Rosa, donde se ejecutan rubros de construcción

de la pista, vías de acceso, plan de medidas ambientales, edificios de la terminal fase 1 y SCI-TWR y peaje, además obras menores.

- En el Aeropuerto de Latacunga, Provincia de Cotopaxi se ejecutan los trabajos de rehabilitación integral, recuperación de las pista, plataforma y taxiway, terminal de pasajeros, bloque, estación de bomberos y cisterna; y, derrocamiento de polvorines.
- En Esmeraldas en el actual Aeropuerto la empresa constructora realiza trabajos de reforzamiento, pista, calle de rodaje, drenajes, reconfiguración de espaldones y pavimento junto a plataforma, áreas de seguridad y ductos de iluminación e impacto ambiental, en los trabajos de cerramiento se realizan obras de excavación, cimientos, hormigón simple, mampostería de ladrillo, plintos, cadenas y columnas.
- En el Aeropuerto del Coca, Provincia de Orellana se ejecutan trabajos de rehabilitación y ampliación en la primera y segunda fase y el cerramiento perimetral.
- En Lago Agrio, Provincia de Sucumbíos se construye un nuevo Terminal Aéreo, reforzamiento de la pista y plataforma, derrocamiento, movimiento de tierras, estructuras, acabados e instalaciones, reconfiguración de caminos, drenajes, protección de franjas de seguridad, señalización, impacto ambiental.
- En la Provincia de Loja se realizan trabajos de la ampliación de plataforma del Aeropuerto y se han ejecutado rubros de excavación y desalojo de materiales, materiales pétreos (base-sub-base) pavimento hormigón hidráulico y hormigón asfáltico.
- En los Aeropuertos de Macas Provincia de Morona Santiago y de Riobamba Provincia de Chimborazo, se ejecutan los trabajos del cerramiento, a la actualidad se realizan los rubros de excavación, cimientos de hormigón, mampostería de ladrillo, plintos, cadenas, columnas y acabados de obra.
- En el Aeropuerto de la Provincia de Santo Domingo de Los Tsáchilas se ejecutan obras en el terminal y torre de control.
- En los trabajos de construcción del nuevo Aeropuerto en la ciudad de Tena, Provincia del Napo, se ejecutarán rubros de construcción de la pista,

plataforma, vía perimetral, edificios técnico y del terminal, torre de control, obras exteriores, expropiaciones, licencia y manejo ambiental

El Tesista indica que el Economista Rafael Correa Delgado Presidente de la República del Ecuador y su comitiva visitaron las labores que se realizan en la construcción del nuevo Aeropuerto de Latacunga, donde el Cap. Guillermo Bernal, durante su exposición destacó que la Terminal, será un puntal estratégico para el país, tanto por su ubicación como por su utilidad; su contrato inicial fue de \$26.059.268,67 adicionalmente se están ejecutando trabajos complementarios por un monto que asciende a los 8 millones de dólares, registrando a la fecha un avance del 80%. Este proyecto ha generado 219 plazas de empleo, utilizando mano de obra de la región en un 100% no calificada y 85% calificada.

Dentro del Plan Nacional de Modernización del Sistema Aeroportuario, la rehabilitación integral de este aeropuerto incluye la construcción de los nuevos terminales de pasajeros y carga; reconformación, ampliación y reforzamiento de plataforma, pista y calle de rodaje; implantación de espaldones; adicionalmente contará con todas las radio ayudas que permitirán una operación segura y confiable, espacios físicos suficientes para carga y descarga de aviones, hangares adecuados, cuartos fríos para la conservación de productos frescos, y oficinas administrativas que permitirán un ágil despacho de las aeronaves. La nueva infraestructura permitirá a los pasajeros y personal administrativo hacer uso de instalaciones modernas y de calidad.

El Presidente Correa ratificó su compromiso de asignar los recursos necesarios para la culminación de esta obra de gran importancia para la Provincia y el País, ya que el Aeropuerto será utilizado como alterno al de Quito, tanto para vuelos Nacionales como Internacionales, no obstante, su principal actividad será el transporte de carga, fomentando así el desarrollo en la región central del país.

El problema de los Aeropuertos en nuestro país entra en debate solamente cuando un accidente nos obliga a echar un vistazo trágico sobre el mismo o cuando se

abre la polémica en torno a dónde debe ser construido el gran Aeropuerto que Ecuador requiere, asegura que los aeropuertos de Quito y Guayaquil no son inseguros por el hecho de estar ubicados en zonas pobladas y que, ninguna de las dos capitales regionales, puede prescindir de este inconmensurable instrumento de desarrollo que significa la construcción de modernos, aunque no faraónicos, aeropuertos. El tema aeropuertos debe ser analizado en tanto su capacidad de responder efectivamente a las necesidades operativas del desarrollo aerocomercial de los países. Los Aeropuertos de Quito y Guayaquil fueron diseñados para finales de la década de los sesenta, con una proyección de 20 años.

Hoy 36 años más tarde, el desarrollo aerocomercial ecuatoriano choca con una evidencia, nuestros Aeropuertos son operativamente insuficientes y su estructura básica no da espacio para soluciones coyunturales, mucho menos definitivas. Evidentemente, de este gran problema devienen los otros, que promueven una imagen poco competitiva del país ante el mundo que ingresa a Ecuador mediante Aeropuertos con espacios anárquicamente distribuidos y dispuestos en tanto disponibilidad y no funcionabilidad, desprovistos de servicios elementales: parqueo de autos, salas de espera confortables, facilidades para el flujo de pasajeros, seguridad general para el usuario e inclusive de un razonable espacio para parquear aviones, ocurre que los aeropuertos ecuatorianos no han sido concebidos como instrumentos de desarrollo. "Los ejemplos son muchos, pero citemos los más cotidianos: Ninguno de los dos tiene parqueaderos y el de Quito limita con casas de los vecinos y no permite ampliación alguna, esto evidencia la insuficiencia de que adolecen los dos terminales respecto a su estructura básica y a las desbordantes necesidades del sector". El parámetro real para medir la idoneidad de un Aeropuerto es su capacidad de responder a las necesidades operativas de sus usuarios: pasajeros, aerolíneas, carga aérea, servicios, etc.

Si comparamos la infraestructura existente en nuestro país con la de otros de similar desarrollo, los resultados no son nada alentadores. Para el Tesista de este estudio, el Estado debe responder a la necesidad de facilitar y estimular el desarrollo nacional. "No olvidemos que los otros países como República

Dominicana, por ejemplo, nos llevan ya una gran ventaja y debemos descontarla". Nuevos terminales: ¿Dónde construirlos? ya que ninguna de las regiones puede privarse de un instrumento de desarrollo fundamental para sus expectativas de crecimiento. Cuando empezó a discutirse el problema (1972), se plantearon dos Aeropuertos monumentales para Quito y Guayaquil a un costo en ese entonces de 500 millones de dólares, probablemente fue esa propuesta incoherente a nuestra realidad, la que ha determinado que no se construyan ni uno ni otro.

Según el Tesista, con el precio de uno de estos Aeropuertos las dos Capitales Regionales podrán contar con su terminal moderno y operativamente idóneo para responder a necesidades actuales y futuras. Los nuevos Aeropuertos deben responder a un diseño modular que permita su crecimiento armónico con el desarrollo urbano y aerocomercial de cada ciudad. Pero, la inversión no podrá optimizarse si al mismo tiempo no se modernizan su administración y manejo. Son igualmente necesarios cambios en el actual marco jurídico que regula el tema. Según el vigente, la Dirección Nacional de Aviación Civil, por ejemplo, tiene y debe conservar un rol fundamental en la planificación, control y ejecución de las políticas de desarrollo aerocomercial del país.

Pero precisa el Tesista que no necesariamente es la institución indicada para administrar Espacios del Aeropuerto como los destinados a bodegas, servicios y aquellos donde operan control migratorio, aduana, bancos, almacenes, entre otros. Respecto a la Administración de los Aeropuertos, sostiene que deben ser responsabilidad y beneficio de quienes gobiernan la ciudad y que sabrán ejecutar una gestión compatible con esta infraestructura como un instrumento de desarrollo, respecto a la ampliación del Aeropuerto Los Perales, de Bahía de Caráquez, el Vicepresidente de Saeta dice estar totalmente de acuerdo. Cree que si junto a su ampliación se suscita un ordenamiento e infraestructura para el Desarrollo Turístico de la Región, el perfil de desarrollo de Bahía y su zona de influencia cambiarán notablemente en un lapso de dos años. "Entonces veremos que Ecuador necesita varios Perales. Y ojalá se pueda construirlos".

HERNÁNDEZ A, E, (2007) “La Constitución y el proyecto de Código de Organización sobre las Limitaciones Territoriales asignan a cada nivel de gobierno competencias exclusivas. Hay voces a favor y en contra” Pág. 56.

El Tesista deduce que el esquema de descentralización cambiará radicalmente si se aprueba el proyecto de Código de Organización Territorial y dejará atrás 10 años de un modelo cuyos resultados fueron variantes. La Constitución anterior que entró en vigencia en 1998 determinaba que la transferencia de competencias era obligatoria cuando una entidad seccional la solicite y tenga capacidad operativa para asumirla. Durante los 10 años que estuvo vigente, el Gobierno tenía cuatro competencias exclusivas (que no podían transferirse): Defensa y Seguridad, Dirección de la Política Exterior y Relaciones Internacionales, Política Económica y Tributaria del Estado, y Gestión de Endeudamiento Externo.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

TÍTULO V

ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DEL ESTADO

Capítulo V

Régimen de Competencias

Art. 267. Juntas parroquiales:

- Planificar el desarrollo Parroquial y su correspondiente Ordenamiento Territorial en coordinación con el Gobierno Cantonal y Provincia.
- Planificar, Construir y Mantener la Infraestructura Física, los equipamientos y los Espacios Públicos de la Parroquia, contenidos en los planes de desarrollo e incluidos en los presupuestos participativos anuales.
- Planificar y mantener, en coordinación con los gobiernos provinciales, la vialidad parroquial rural.
- Incentivar el desarrollo de actividades productivas comunitarias, la preservación de la biodiversidad y la Protección del Ambiente.

- Gestionar, coordinar y administrar los servicios públicos que le sean delegados o descentralizados por otros niveles de Gobierno.
- Promover la organización de los ciudadanos de las comunas, recintos y demás asentamientos rurales, con el carácter de Organizaciones Territoriales de base.
- Vigilar la ejecución de obras y la calidad de los servicios públicos. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, emitirá acuerdos y resoluciones.

Art.264. Gobiernos municipales:

- Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación Nacional, Regional, Provincial y Parroquial.
- Ejercer el control sobre el uso y ocupación del Cantón.
- Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.
- Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezcan la Ley.
- Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su Territorio Cantonal.
- Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo.
- Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines.
- Formar y administrar los catastros inmobiliarios urbanos y rurales.
- Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de playas de mar, riberas, lechos de ríos, lagos y lagunas sin perjuicio de las limitaciones que establezca la Ley.
- Preservar y garantizar el acceso efectivo de las personas al uso de las playas de mar, riberas de ríos, lagos.

Art.263 Gobiernos provinciales:

- Regular, autorizar y controlar la explotación de materiales áridos y pétreos que se encuentren en los lechos de los ríos, lagos, playas de mar y canteras
- Gestionar los servicios de prevención, protección, socorro y extinción de incendios.
- Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias.
- En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán Ordenanzas Cantonales.
- Planificar el desarrollo provincial y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación Nacional, Regional, Cantonal y Parroquial.
- Planificar, construir y mantener el sistema vial del ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.
- Ejecutar, en coordinación con el gobierno regional, obras en cuencas y micro-cuencas.
- La Gestión Ambiental Provincial.
- Planificar, construir, operar y mantener los sistemas de riego.
- Fomentar la actividad agropecuaria.
- Fomentar las actividades productivas provinciales.
- Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias.

Es importante iniciar con esta nueva experiencia institucional de desarrollo y procesos de ordenamiento de los sistemas territoriales con el propósito de que los Gobiernos sean Autónomos Descentralizados esta gestión es un fuerte reto y responsabilidad política porque constituye en un ejercicio de construcción colectiva y consenso el Ordenamiento Territorial participativo en todos los niveles de Gobierno. Recordemos que lo que busca la Política del Plan de Desarrollo del Buen Vivir, es orientar los nuevos procesos de planificación para ordenar los Sistemas Territoriales desde un desarrollo participativo y descentralizado en todos los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Limitaciones ambientales

Debido a que diversos organismos establecen normas desde sus objetivos, la Ley de Aeropuertos y su reglamento, tienen serias limitantes ya que solo prevén el análisis de las condiciones físicas y operacionales. Es por ello que se insiste en el seguimiento de la aplicación de la misma, que no sólo quede en el otorgamiento de la concesión, sino que se de la mejora continua a partir de estudios de evaluación multidisciplinarios no sólo en el proyecto, sino en los Aeropuertos ya establecidos, en su modificaciones y sus remodelaciones, en todas áreas, operativas, de servicios, de inversión y desarrollo, todas ellas bajo condiciones de consistencia y precisión de los resultados de estudios descriptivos, susceptibles de evaluación para identificar y resolver las causas con alternativas socio-ambientales y sus coyunturas políticas.

Evaluación Ambiental

PEÑAHERRERA VÉLEZ V (2006) “La obtención de Permisos Ambientales es uno de los requerimientos y procesos más importantes en cualquier operación industrial y sobre todo Aeronáutica. Es responsabilidad de cada operador comercial cumplir en todo momento con las Ordenanzas y Regulaciones Municipales y Nacionales y poseer los certificados municipales apropiados de operación” Pág. 78.

La base de un buen Manejo Ambiental incluye también, un proceso de generación de informes, documentos y registros. La documentación ambiental a ser generada, archivada o registrada incluirá como mínimo los reportes de auditorías ambientales externas, diligencias de inspección externas, inspecciones internas, comunicaciones sobre incumplimientos, resultados de monitoreos y análisis de laboratorio, informes trimestrales de progresos ambientales, actividades sociales, etc. Adicional, se documentará adecuadamente los incumplimientos de leyes locales y nacionales y del PMA, así como las acciones correctivas emprendidas en las instalaciones del AIMS para corregir dichos errores.

Servidumbres Aeronáuticas

BOXELMAP P.H (2005) Quiere informar desde estas páginas de todo lo relativo a las servidumbres aeronáuticas y su influencia sobre el desarrollo urbanístico. “A raíz del REAL DECRETO 1541/03, de 5 de diciembre, por el que se contempla la posibilidad de presentar estudios Aeronáuticos para evitar las limitaciones impuestas por las Servidumbres, han proliferado este tipo de estudios, ofreciéndole la posibilidad de compatibilizar su actividad con la del Aeropuerto. Aquí podrá saber si su construcción, edificación o plantación vulnera las servidumbres aeronáuticas y si, este es el caso, estudiar la posibilidad de realizar un estudio de seguridad operacional, que demuestre que, a pesar de vulnerar estas servidumbres, su construcción, edificación o plantación, es compatible con la seguridad de las aeronaves y no perjudica las operaciones del Aeropuerto afectado” Pág. 278.

Se entiende por Servidumbre Aeronáutica en este contexto a la restricción en altura de objetos o construcciones en el entorno de las instalaciones aeronáuticas, en el que se establecen las siguientes:

Servidumbres de las Instalaciones Radioeléctricas Aeronáuticas. Las componen aquellas que es preciso establecer para garantizar su correcto funcionamiento, del que depende, en gran parte, la regularidad del Tráfico Aéreo. Las instalaciones radioeléctricas a las que se refiere este Decreto se dividen en Comunicaciones y en Ayudas a la Navegación Aérea. La zona de seguridad se prohíbe cualquier construcción o modificación de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la autoridad correspondiente.

Servidumbres de la operación de aeronaves. Las integran aquellas que es preciso establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un Aeródromo, son específicas de la ayuda que se utilice como base del procedimiento de aproximación. Para el cumplimiento de

respeto a las Servidumbres se establece un conjunto de áreas y superficies que varía según las características técnicas de la ayuda empleada y de los mínimos de aterrizaje que correspondan. Dentro de estas áreas se podrá tomar una o varias de las medidas siguientes: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los obstáculos existentes y/o señalar los obstáculos.

Servidumbres de los Aeródromos. Las constituyen aquellas que es preciso establecer en los Aeródromos y sus alrededores para garantizar la seguridad de movimiento de las Aeronaves. El Espacio sometido a Servidumbres de Aeródromos está delimitado por las áreas y superficies de aproximación, subida y entorno que se definirán posteriormente. Dentro de ellas se podrá tomar una o varias de las medidas siguientes: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los obstáculos existentes y/o señalar los obstáculos.

Los Aeródromos se clasifican a partir de los tipos de aeronaves que previsiblemente vayan a utilizarlos en función de la longitud básica de la pista de vuelo necesaria para satisfacer las necesidades de dichas aeronaves. Esta longitud básica de pista es la que se requeriría en un emplazamiento horizontal al nivel del mar, en condiciones atmosféricas tipo, definidas por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

La longitud real de la pista se obtiene aplicando un conjunto de correcciones por altitud, temperatura y pendiente de pista sobre la referida longitud básica.

Letra clave de pista	Longitud básica
A	Mayor de 2.100 m
B	Entre 2.100 y 1.500 m
C	Entre 1.500 y 900 m
D	Entre 900 y 750 m
E	Menor de 750 m

La situación y dimensiones de las áreas y superficies con sus pendientes que configuran las Servidumbres, dependen de la letra clave de pista.

3.4.- POLÍTICA AÉREA Y REGULACIÓN INTERNA SOBRE EL TRANSPORTE DE CARGA

La existencia de distintos medios y modalidades del transporte ha incidido en la especialización y en la diversa regulación atendiendo al tipo de transporte del que se trate se observa una “multiplicidad de regulaciones distintas para las diversas formas de transporte y de organismos formuladores de normas y de proyectos de normas. La Navegación se clasifica por agua y por aire; el transporte por agua se divide en marítimo y de navegación interior; el Terrestre, en transporte por ferrocarril y por carretera y subsiste en todos ellos la clasificación fundamental de transporte de personas y de mercancías.

OLIVERIO RUAL P. (2006) “El Transporte es una actividad esencial para el comercio de mercaderías puesto que permite trasladarlas desde el lugar en el que se producen hasta el consumidor final. De manera particular, el transporte por carretera es el que ofrece la mayor versatilidad al posibilitar su conducción a la puerta del establecimiento de quien las ha adquirido” Pág. 64.

Por esa razón, en la materia del transporte debe hablarse más bien de unificación diversificada y no propiamente de un derecho uniforme del transporte, puesto que esa pretendida uniformidad sólo se observa en cada clase de transporte y no en el transporte en general.

El Tesista establece que el Transporte Internacional es una operación de Tránsito Aduanero mediante el cual se efectúa el Transporte de Mercancías o personas de un país otro; es decir, el Transporte que se efectúa entre varias naciones y que son sometidos a varias actividades materiales y legales (controles aduaneros).

Si bien es cierto se considera que el precio o flete constituyen un elemento natural del contrato de transporte, en realidad bajo la legislación es posible la existencia de un Contrato de Transporte Gratuito, y así está previsto expresamente en el Art. 995 del Código de Comercio. En cuanto al Régimen de Varsovia, el Art. 1.1 del Convenio de Varsovia de 1929 prevé expresamente su aplicación a los transportes gratuitos efectuados en una aeronave, siempre y cuando ésta sea operada por una empresa de transporte aéreo. Sobre Contratos de Transporte Gratuito en las mercancías no está sujeta a ninguna solemnidad.

Algunos autores han llegado a sostener que el contrato de transporte de carga es real, por cuanto sólo se inicia con la entrega de la mercancía por parte del remitente al transportador; no obstante, coincidimos con lo expresado por la mayoría de la doctrina en reiterar la consensualidad del contrato de transporte de cosas, por cuanto es preciso considerar que una cosa es la formación del contrato que es puramente consensual, y otra el inicio de la ejecución de las obligaciones, por parte del transportador, comienzo que desde luego tiene lugar cuando la cosa es remitida por el remitente al transportador.

La redacción de los artículos 3, 4 y 5 del Convenio de Varsovia de 1929 parecieran sugerir que el Contrato de Transporte Aéreo Internacional fuese solemne, en la medida en que consagra la obligación del Transportador Aéreo de expedir un documento de Transporte, que se denomina “billete de pasaje” en el Transporte de personas, “talón de equipajes” en el caso del transporte de equipajes y “carta de porte aéreo” para el transporte de mercancías. No obstante lo anterior, el mismo convenio establece en sus artículos 3.2, 4.4 y 5.2 que la falta, irregularidad o pérdida de estos documentos no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte, lo cual permite confirmar la naturaleza consensual del contrato de transporte aéreo internacional. Ello no demerita la importancia de los citados documentos de transporte. En el caso concreto del contrato de transporte aéreo internacional de mercancías, la carta de porte aéreo sirve de prueba de la existencia del contrato, del recibo de las mercancías por parte del transportador y de las condiciones del transporte (Art. 11.1 del Convenio de Varsovia de 1929).

El sistema previsto en el Régimen de Varsovia para la expedición de la carta de porte aéreo encierra algunas particularidades que lo diferencian del sistema imperante en los contratos de transporte terrestre y marítimo, las cuales procedemos a describir:

- a) En estricto sentido, la carta de porte aéreo no la expide el transportador. El artículo 5 del Convenio de Varsovia de 1929 dispone que el expedidor debe expedir la carta de porte aéreo al transportador, con el contenido de información señalado en el Art. 8 del Convenio, y puede exigir la aceptación de este documento por parte del transportador.
- b) Si el transportador acepta el transporte de una mercancía sin que se haya expedido la carta de porte aéreo conforme a lo antes explicado, es sancionado con la imposibilidad de acudir a los límites indemnizatorios previstos en el mismo convenio (Art. 9 del Convenio de Varsovia de 1929, modificado por el Art. 7 del Protocolo de La Haya de 1955).

El Tesista establece después del estudio realizado emitiendo su criterio que a pesar de esta sencillez operativa, su alto coste convierte la Gestión del Transporte Aéreo en un aspecto muy sensible dentro del sistema logístico donde un error puede significar importantes consecuencias económicas. Por esto es necesario contar con los conocimientos y asesoramiento idóneos. El Transporte Aéreo se caracteriza por ser el más rápido y seguro, para el traslado de pasajeros y mercancías de alto valor siguiendo un proceso minucioso para mantener equilibrado el centro de gravedad del tipo de Aeronave. Es necesario que el aeropuerto siga ciertas normas en su infraestructura para que este medio de transporte pueda operar en un 100% en sus áreas generales, de estacionamiento de servicio y carga. Contando con la ubicación de aduanas aéreas en diferentes sectores del país. Para responder las exigencias de región y sus áreas de afluencias, contando con una aduana aérea que esté habilitada a nivel nacional para las operaciones de importación, exportación y tránsito, y los servicios de cabotaje, transbordos y bultos postales, sobre todo que se modernice las

estructuras aeroportuarias para la mejor movilización de las Aeronaves y las mercancías.

Buscar soluciones tendientes a la modernización y automatización de los organismos públicos vinculados con los transportes aéreos en las aduanas. Realizar mantenimientos preventivos a las aeronaves antes de cada vuelo, para evitar posibles accidentes. Crear una oficina en donde empezarían a operar los funcionarios que controlarían la carga y para eso es necesario hacer una proyección del número de cargas y de pasajeros que transitarán en ese Aeropuerto. La recuperación de las estructuras y una nueva infraestructura para ampliar la pista y los almacenes; crear una segunda pista para satisfacer las exigencias del pasajero y transportista, todo lo antes dicho es muy prioritario para potencializar la Regulación Nacional del Transporte Aéreo de Mercancías.

FREITA SANTOS R. (2006) “El aporte de la aviación al progreso del género humano radica, en gran medida en la extraordinaria red de rutas que ha conformado sobre la Tierra y en el acercamiento entre los pueblos. El contrato de transporte aéreo de mercancías representa un importante medio de importaciones y exportaciones. El transporte aéreo internacional excede el marco de la legislación interna de los Estados y requiere el consenso internacional, enmarcándose por lo tanto en el terreno del Derecho Público” Pág. 178.

El Tesista deduce que el Transporte Aéreo Internacional excede el marco de la legislación interna de los Estados y requiere el consenso internacional, enmarcándose, por lo tanto, en el terreno del Derecho Público. A diferencia de lo que sucede con el transporte interno, los servicios internacionales exceden el marco de una Legislación Nacional y requieren por ello una regulación más compleja que se caracteriza jurídica y políticamente por depender de acuerdos entre Estados, ya que ninguno puede por sí solo invocar derecho alguno para reglarlos con exclusividad. El tema de la responsabilidad del transportista aéreo no escapa a esta regulación internacional. La primera exigencia del Transporte Aéreo Internacional consiste en elaborar un orden normativo uniforme, que

comprenda todos los supuestos y aplique iguales reglas frente a las mismas situaciones; sobre todo en relación a las relaciones privadas nacidas del contrato de transporte, a fin de asegurar los derechos de las partes. A partir de la I Guerra Mundial, la navegación aérea ha crecido de manera intensa, el que llevó a un gran número de países que intentaron unificar sino todo el Régimen Jurídico de la Aviación Comercial, al menos reglas más importantes del Contrato de Transporte Aéreo Internacional. Así es como la realidad impuso la difícil tarea de legislar en una materia en constante cambio y desarrollo y más específicamente, determinar la extensión de la responsabilidad de quien toma a su cargo la prestación del transporte aéreo. Cabe agregar al respecto que por lo general, nuestra actividad se ha caracterizado por un fenómeno particular, que es que el progreso técnico y ha estado siempre un paso delante de la regulación legal correspondiente.

En la gran mayoría de los casos, el Transporte Aéreo Internacional se encuentra regido por el "Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional", concluido en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o bien por ese Convenio modificado por el Protocolo celebrado en La Haya el 28 de septiembre de 1955 denominado "Protocolo de La Haya", claro que en tanto dichos instrumentos hayan sido ratificados por los distintos Estados. Estos documentos rigen el transporte aéreo cuando los lugares de partida y de destino se encuentran situados en países que hayan ratificado uno u otro instrumento.

CARRASCO B.L. (2006) "Podríamos definir el transporte sucesivo diciendo que es aquel en el que existiendo un único contrato con el cargador o usuario es realizado materialmente de forma sucesiva por varias empresas porteadoras, que ocuparan las posiciones de transportistas frente al cargador y cargadores frente a los transportistas. Los transportes internacionales regidos por el Convenio CMR si un transporte es ejecutado por transportistas sucesivos cada uno deben de asumir la responsabilidad por la ejecución del transporte total según indica el artículo 34 del Convenio CMR" Pág. 158.

El Tesista establece que el transportista contra el que se dirija la acción podrá posteriormente repetir intereses y gastos contra el transportista a quien considere responsable de los daños ocasionados a la mercancía y en caso de que no se pueda determinar quiénes son responsables, la obligación de indemnizar se repartirá entre los distintos transportistas de forma proporcional al precio que cobraron por el transporte. El transportista debe responder de sus propios actos y omisiones pero también de los de sus empleados y de los de todas aquellas personas a cuyo servicio recurra para la ejecución del transporte y así se recoge en Sentencias del Tribunal Supremo, el transportista responderá a los actos y omisiones de sus empleados y de todas las personas a cuyo servicio recurra para la ejecución del transporte cuando tales empleados o personas realicen dichos actos y omisiones en el ejercicio de sus funciones, o dicho sea con otras palabras, cada transportista puede ser demandado en cuanto trae causa del anterior teniendo la obligación de responder solidariamente del pago de las indemnizaciones.

BARRERA M. P. (2006) “En este caso, el mismo vehículo transportador, utiliza una combinación de modos, carretera, ferrocarril y fluvial. En el Ecuador se suministra transporte combinado para la fluidez de la mercadería y sobre todo para regular la política aérea” Pág. 148.

El Tesista establece que el transporte combinado o intermodal es el transporte de mercancías entre los Estados miembros en los que el vehículo utiliza la carretera en la parte inicial o final del trayecto.

VELASCO ALCÍVAR H. (2005) “Quienes celebran el contrato de transporte y por lo tanto le dan vida jurídica, son el transportista y el cargador. Se le denomina transportista contractual a quien celebra directamente el contrato y asume, por lo tanto, la obligación de transportar o hacer transportar la mercadería, con independencia de que sea o no sea éste quien la conduzca” Pág. 56.

Por tanto, el Tesista considera que la persona que se encarga de trasladar materialmente la mercancía durante todo el trayecto o parte de éste, se le conoce

como transportista efectivo. Desde luego que el transportista contractual y el transportista efectivo pueden ser la misma persona, ya que el cargador es la persona que celebra el contrato de transporte con el transportista contractual y puede ser distinta de aquella que pondrá a disposición del transportista contractual las mercaderías para ser transportadas a quien se le llama consignante. Al llegar la mercadería al lugar de destino, el transportista efectivo debe entregarla legalmente al consignatario; sin embargo, quien recibe físicamente la mercadería se le nombra receptor, que también puede ser distinto del consignatario. Las figuras del cargador, consignante, consignatario y receptor pueden coincidir en una sola persona.

La obligación principal del transportista contractual es transportar la mercadería con la debida diligencia, por lo que asume como obligado principal, la responsabilidad sobre ella desde el punto designado para recogerla hasta el o los lugares designados para la entrega. Como obligado principal, el transportista contractual responde especialmente: (1) por la pérdida o el daño real sufrido por la mercadería y (2) por el incumplimiento en la entrega de la misma al consignatario o receptor en el lugar de destino.

La cuantía de la responsabilidad civil por pérdida o daño de la mercadería tiene como regla general, un límite: El valor real de ésta, dicho valor será el que tenga la mercadería en el tiempo y lugar determinado por la ley aplicable, más el flete y otros costos, en el caso de que éstos hubieran sido pagados.

CAPÍTULO II

1. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

2. BREVE CARACTERIZACIÓN DE LA INSTITUCIÓN OBJETO DE ESTUDIO

El Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional Cotopaxi se encuentra ubicado al noroeste de la ciudad de Latacunga el mismo que fue creado con la necesidad de mejorar el desarrollo económico en el centro del país, puesto que existen una gran cantidad de empresas principalmente exportadoras de flores entre otras, en los últimos años el Estado ecuatoriano ha invertido en 13 de los 25 Aeropuertos del país entre ellos el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional Cotopaxi en la provincia de Cotopaxi, la inversión bordea los 36 millones de dólares se amplió la pista a 3.800 metros, se dotó de una Terminal de Pasajeros y Carga, una Plataforma, Área de Bomberos, Iluminación y un Sistema de Navegación.

3. DISEÑO DE LA INVESTIGACION

3.1. MÉTODOS Y TÉCNICAS

La función básica del método consiste en ser un instrumento para obtener ciencia y no existe trabajo científico que no utilice para descubrir la verdad y enriquecer el conocimiento.

3.1.1 MÉTODOS

En el proceso de investigación propuesto se utilizaron los siguientes métodos:

- **Método Analítico Sintético.-** Presenta conceptos, principios, leyes o normas con las que se extraerá los casos particulares para dar validez y confiabilidad a la investigación.

Se aplicó el presente método, por cuanto permitió separar y estudiar aisladamente a cada uno de los elementos que forman parte de esta investigación, para luego poder comprenderlos de forma general y unificada.

- **Método Descriptivo.-** Permite medir y describir la situación de hechos de la investigación.

Este método se aplicó midiendo los niveles de información para describir y caracterizar la desobediencia penal y la falta de interés por parte de los asambleístas y jueces, es decir se interpretó y evaluó la realidad existente que tiene que ver con el problema planteado.

- **Método Hipotético Deductivo.-** Permitió conocer la realidad observable, mediante la sistematización de los procesos teóricos y prácticos que nos brinda la ciencia.

Se aplicó este método porque a partir de la hipótesis referida al problema que se investiga se llegó a la correspondiente demostración mediante una secuencia estructurada de inducciones y razonamientos lógicos, también se conoció las causas y consecuencias del problema.

3.1.2. TÉCNICAS

En el proceso de investigación propuesto se utilizaron las siguientes técnicas:

- **Bibliográfica-Documental.-** Se utilizó esta técnica para recolectar información documentada de libros, revistas, folletos escritos por varios autores que fueron consultados en librerías jurídicas y en fuentes de internet para acceder a bases de datos con los temas más diversos y transferir copias de los documentos encontrados.
- **Encuestas.-** Se aplicó para adquirir información acerca de la situación de todo lo referente al retroceso o avance que ha tenido el Derecho Aeronáutico en nuestro país y aún más en la ciudad de Latacunga donde se centra el estudio aeronáutico y su política aérea en lo referente al Transporte Aéreo de Carga que se da en las diferentes aerolíneas tanto a nivel nacional como internacional.

Para la aplicación de la técnica de la encuesta, se utilizó el instrumento del cuestionario con preguntas dirigidas a: personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga y a usuarios que utilizan siempre el Aeropuerto anteriormente en mención.

- **Observación.-** Esta técnica se utilizó para el estudio de los inconvenientes dados en el lapso de enero del 2009 a enero del 2010 en el Transporte de Carga en las aeronaves que utilizan el Aeropuerto Internacional de Carga “Cotopaxi”.

3.2. UNIDAD DE INVESTIGACIÓN

En la investigación se utilizó la estadística descriptiva, que permitió la respectiva recolección, análisis, interpretación y representación de los datos por cada variable, para luego tabular y organizar los resultados en una matriz de datos con su respectiva gráfica.

Los sujetos que fueron partícipes en la recolección de datos fueron los siguientes:

COMPOSICIÓN	POBLACIÓN	MUESTRA
USUARIOS	58	30
PERSONAS PARTICULARES QUE TRABAJAN EN EL AEROPUERTO	78	70
TOTAL	139	100

En consecuencia, fueron encuestados, 30 usuarios, y 70 personas particulares que trabajan en el Aeropuerto, dando lugar a un total de 100 personas.

3.3. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

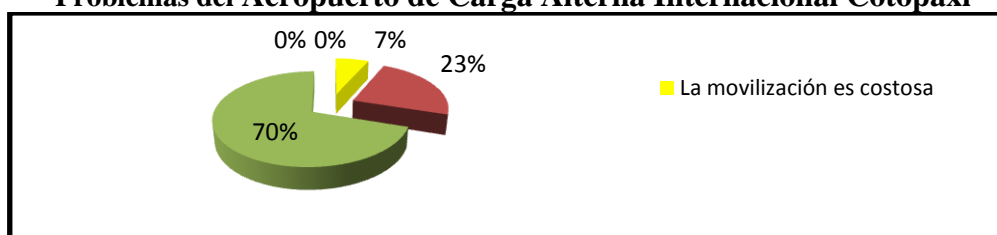
3.3.1. Encuesta dirigida a los usuarios que utilizan siempre el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

1. ¿Cuáles son los principales problemas que se presentan en el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga?

Cuadro N. 13
Problemas del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional Cotopaxi

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
a)	2	7%
b)	7	23%
c)	21	70%
d)	0	0%
e)	0	0%
TOTAL	30	100%

Gráfico N. 13
Problemas del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional Cotopaxi



Fuente: Encuesta dirigida a usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 70% de los encuestados consideran que la falta de equipos que rebajen los tiempos de carga y descarga para reducir el costo es el principal problema que se presenta en el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga, mientras que el 23% manifiesta que es la falta de máquinas de rayos X, para la detección de materiales peligrosos en el equipaje de los pasajeros y el 7% que la movilización es costosa.

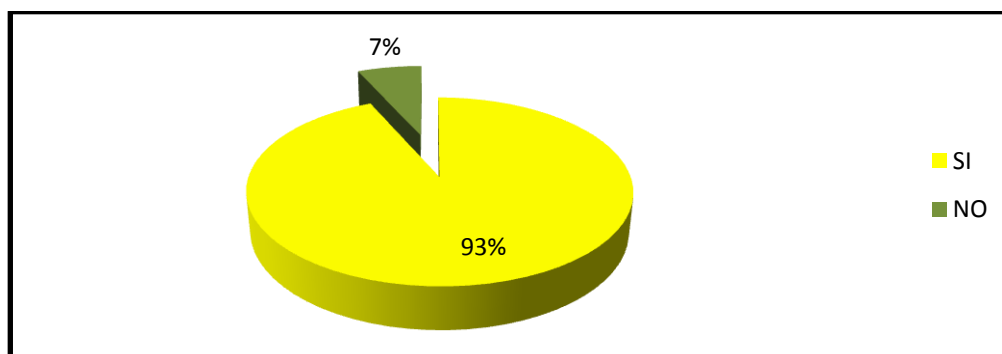
Interpretación: Se evidencia que la mayoría de usuarios consideran que la falta de equipos que rebajen los tiempos de carga y descarga para reducir el costo es el principal problema que se presenta en el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga.

2. ¿Considera usted que la movilización de carga en los aviones del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga es costosa?

Cuadro N. 14
Movilización costosa

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	28	93%
NO	2	7%
TOTAL	30	100%

Gráfico N. 14
Movilización costosa



Fuente: Encuesta dirigida a usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 93% de los encuestados consideran que la movilización de carga en los aviones del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga sí es costosa, mientras que el 7% considera que no lo es.

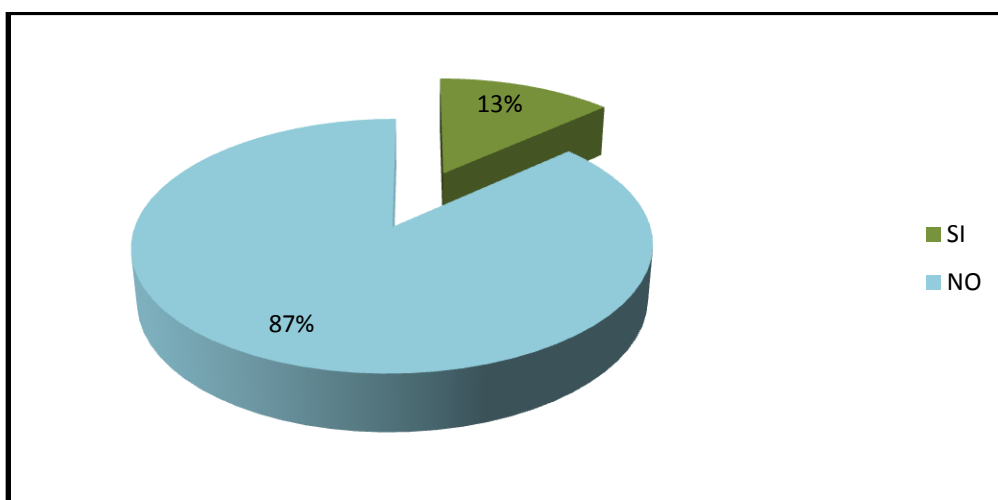
Interpretación: Se determina que la mayoría de usuarios consideran que la movilización de carga en los aviones del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga si es costosa.

3. ¿Considera usted que existe un control adecuado en el Transporte de Carga?

Cuadro N. 15
Control en el Transporte de Carga

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	4	13%
NO	26	87%
TOTAL	30	100%

Gráfico N. 15
Control en el Transporte de Carga



Fuente: Encuesta dirigida a usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 87% de los encuestados consideran que no existe un control adecuado en el Transporte de Carga, mientras que el 13% considera que si existe.

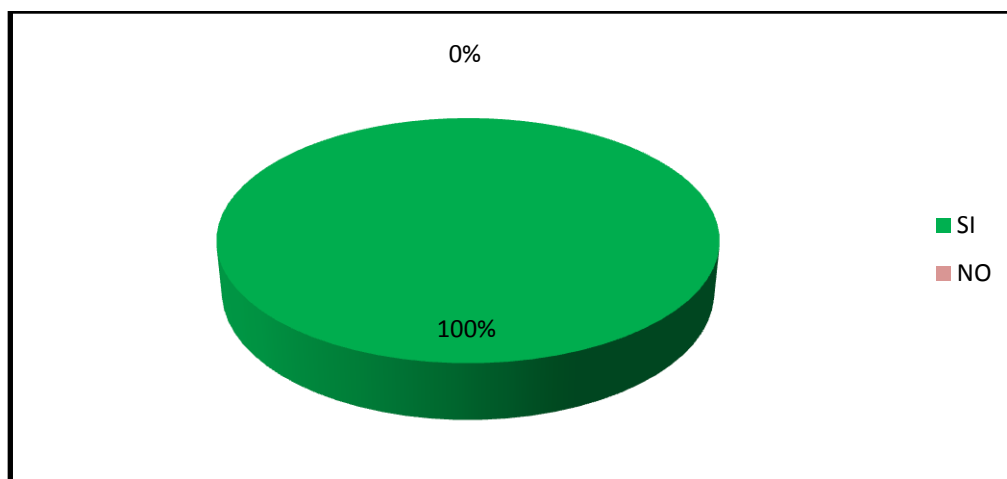
Interpretación: Se evidencia que la mayoría de usuarios consideran que no existe un control adecuado en el Transporte de Carga.

4. ¿Cree usted que es necesario que en un Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional exista solamente personal capacitado para cada área?

Cuadro N. 16
Capacitación de autoridades

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	30	100%
NO	0	0%
TOTAL	30	100%

Gráfico N. 16
Capacitación de autoridades



Fuente: Encuesta dirigida a usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 100% de los encuestados creen que es necesario que en un Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional exista solamente personal capacitado para cada área.

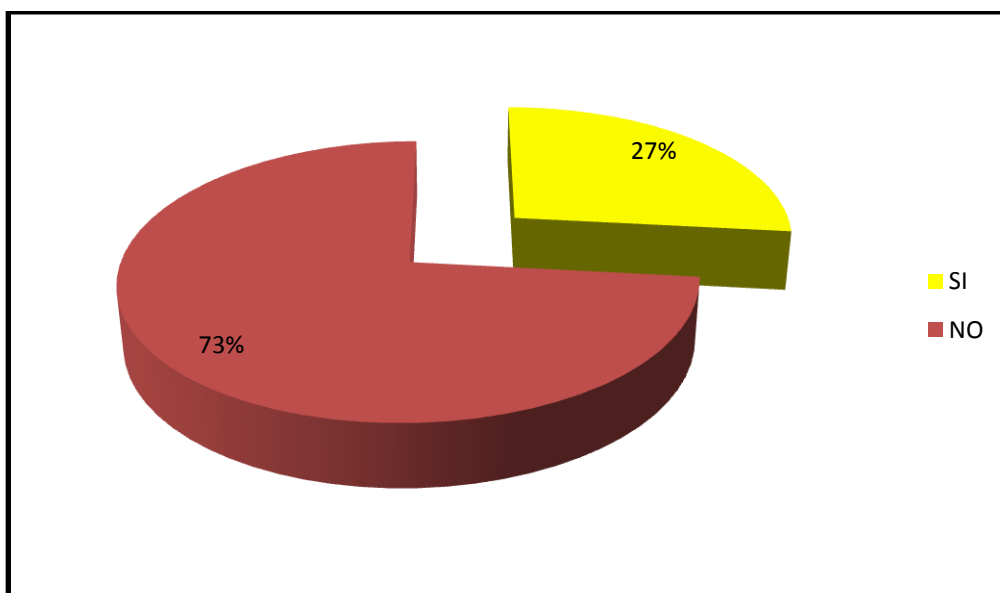
Interpretación: Se determina que los usuarios que utilizan siempre el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga creen que es necesario que en un Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional exista solamente personal capacitado para cada área.

5. ¿Conoce usted qué tipos de ilícitos que se han dado en las aeronaves?

Cuadro N. 17
Existen ilícitos cometidos en aeronaves

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	8	27%
NO	22	73%
TOTAL	30	100%

Gráfico N. 17
Existen ilícitos cometidos en aeronaves



Fuente: Encuesta dirigida a usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 73% de los encuestados no conoce los tipos de ilícitos que se han dado en las aeronaves, mientras que el 27% los conoce.

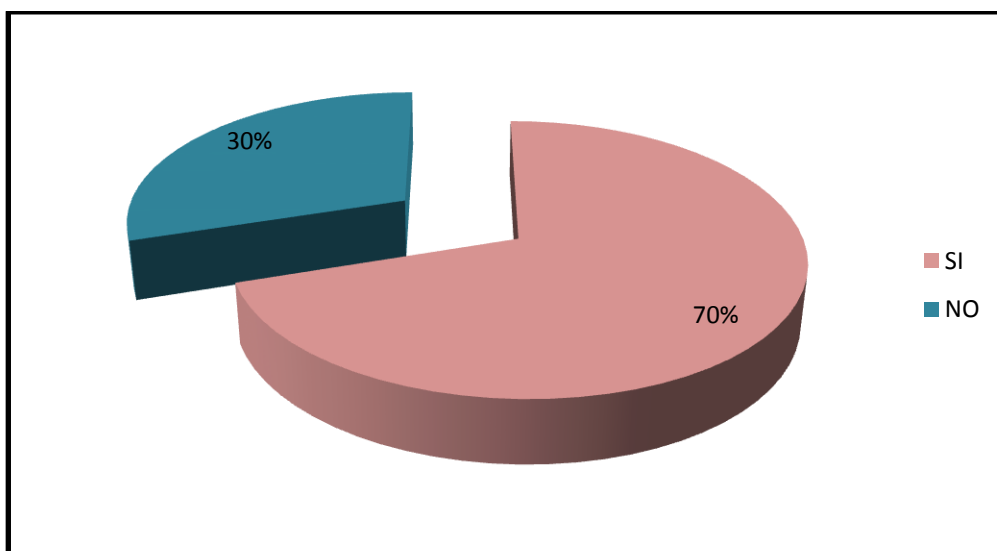
Interpretación: Se evidencia que la mayoría de usuarios no tienen conocimiento sobre los tipos de ilícitos que se han dado en las aeronaves.

6. ¿Conoce usted qué son las calles de rodaje?

Cuadro N. 18
Calles de rodaje

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	21	70%
NO	9	30%
TOTAL	30	100%

Gráfico N. 18
Calles de rodaje



Fuente: Encuesta dirigida a usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 70% de los encuestados conoce qué son las calles de rodaje, mientras que el 30% no tiene conocimiento sobre aquello.

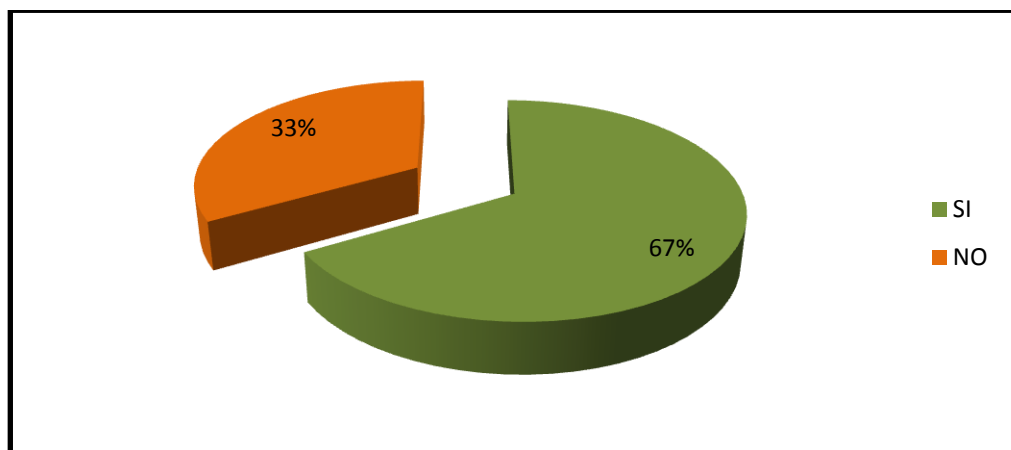
Interpretación: Se determina que la mayoría de usuarios que fueron encuestados conoce qué son las calles de rodaje.

7. ¿Considera usted que es de vital importancia el estricto control en los interiores del Aeropuerto en todas sus categorías?

Cuadro N. 19
Importancia del control interior

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	20	67%
NO	10	33%
TOTAL	30	100%

Gráfico N. 19
Importancia del control interior



Fuente: Encuesta dirigida a usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 67% de los encuestados consideran que es de vital importancia el estricto control en los interiores del Aeropuerto en todas sus categorías, mientras que el 33% considera que no lo es.

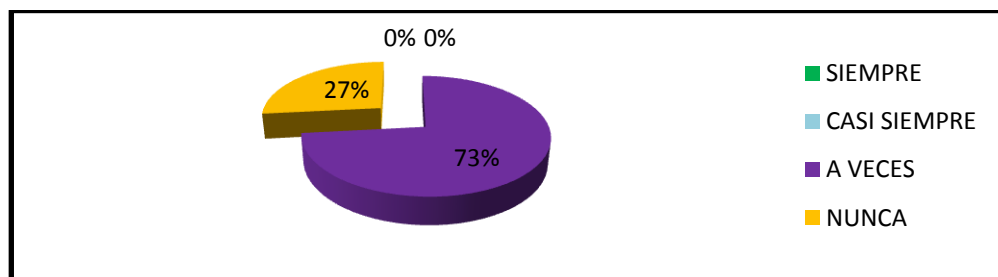
Interpretación: Se determina que la mayoría de usuarios encuestados consideran que es de vital importancia el estricto control en los interiores del Aeropuerto en todas sus categorías.

8. ¿Considera usted que los delitos cometidos a través de la utilización de aeronaves; por ejemplo, el contrabando, son regulados por el Derecho Penal Aeronáutico de la ciudad de Latacunga?

Cuadro N. 20
Regulación del Derecho Penal

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SIEMPRE	0	0%
CASI SIEMPRE	0	0%
A VECES	22	73%
NUNCA	8	27%
TOTAL	30	100%

Gráfico N. 20
Regulación del Derecho Penal



Fuente: Encuesta dirigida a usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 73% de los encuestados considera que a veces los delitos cometidos a través de la utilización de aeronaves; por ejemplo, el contrabando, son regulados por el Derecho Penal Aeronáutico de la ciudad de Latacunga, mientras que el 27% considera que nunca es regulado.

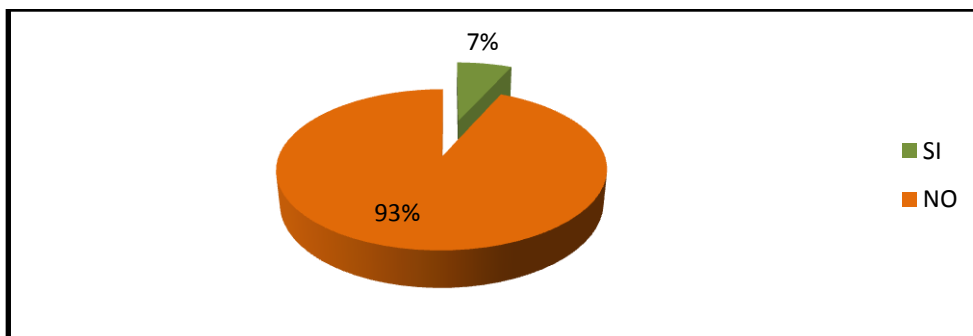
Interpretación: Se evidencia que la mayoría de usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, consideran que a veces los delitos cometidos a través de la utilización de aeronaves; por ejemplo, el contrabando, son regulados por el Derecho Penal Aeronáutico de la ciudad de Latacunga.

9. ¿Existe autoridades competentes para el control de los servicios que presta el Aeropuerto de Carga Alterna Internacional de la ciudad de Latacunga?

Cuadro N. 21
Autoridades de control

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	2	7%
NO	28	93%
TOTAL	30	100%

Gráfico N. 21
Autoridades de control



Fuente: Encuesta dirigida a usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 93% de los encuestados considera que no existen autoridades competentes para el control de los servicios que presta el Aeropuerto de Carga Alterna Internacional de la ciudad de Latacunga, mientras el 7% considera que si existen.

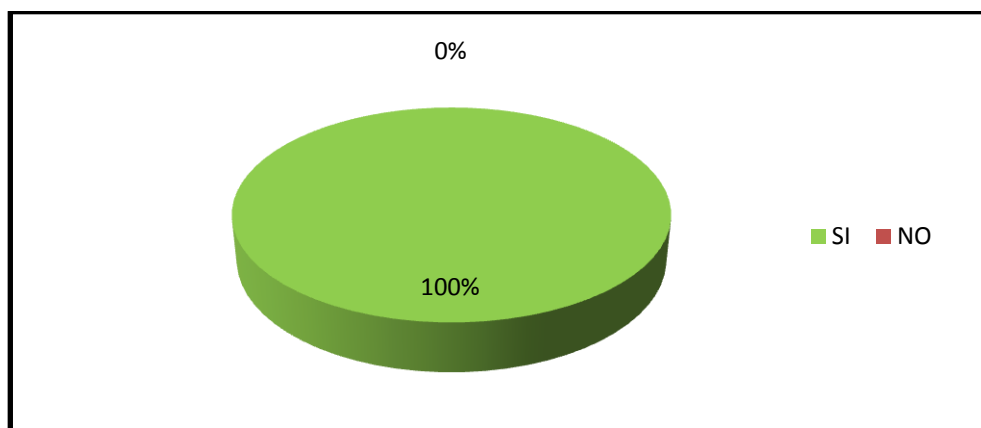
Interpretación: Se determina que la mayoría de usuarios encuestados, consideran que no existen autoridades competentes para el control de los servicios que presta el Aeropuerto de Carga Alterna Internacional de la ciudad de Latacunga.

10. ¿Considera usted importante que dentro de las instalaciones del Aeropuerto existan Centros de Control de Áreas?

Cuadro N. 22
Es necesario centros de control

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	30	100%
NO	0	0%
TOTAL	30	100%

Gráfico N. 22
Es necesario centros de control



Fuente: Encuesta dirigida a usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: De los encuestados, el 100% considera que es importante que dentro de las instalaciones del Aeropuerto existan Centros de Control de Áreas.

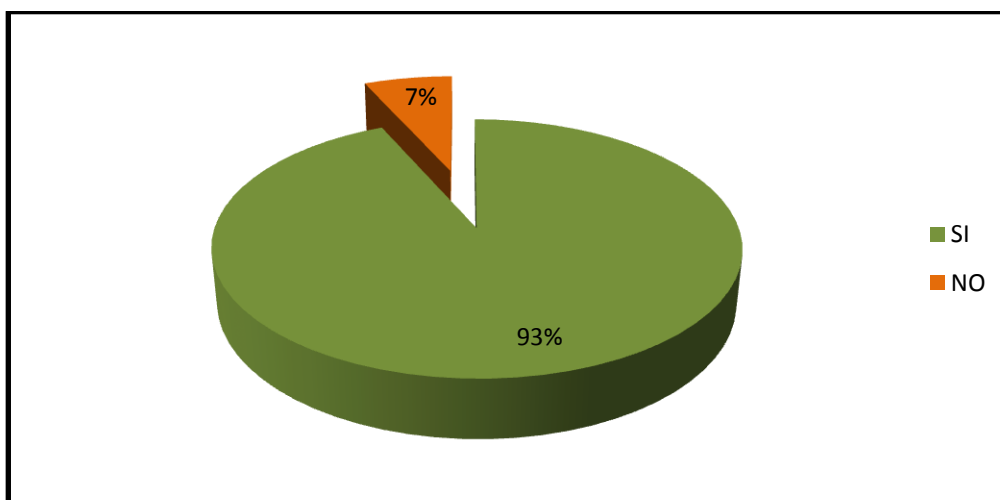
Interpretación: Se evidencia que los usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, consideran que es importante que dentro de las instalaciones del Aeropuerto existan Centros de Control de Áreas.

11. ¿Considera usted que actualmente en la República del Ecuador se incumple la aplicación del Derecho Aeronáutico?

Cuadro N. 23
El País incumple el Derecho Aeronáutico

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	28	93%
NO	2	7%
TOTAL	30	100%

Gráfico N. 23
El País incumple el Derecho Aeronáutico



Fuente: Encuesta dirigida a usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 93% de los encuestados consideran que actualmente en la República del Ecuador se incumple la aplicación del Derecho Aeronáutico, mientras que el 7% considera que no se da incumplimiento alguno.

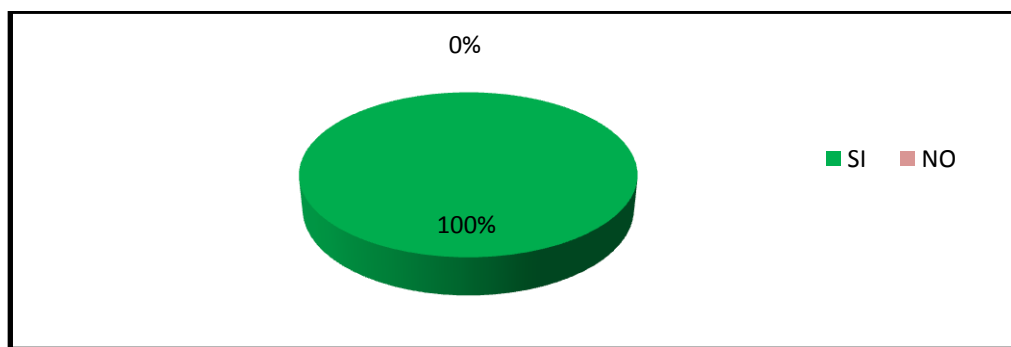
Interpretación: Se determina que la mayoría de usuarios encuestados, consideran que actualmente en la República del Ecuador se incumple la aplicación del Derecho Aeronáutico.

12. ¿Considera necesario proponer la creación de un Reglamento, el mismo que permita la disminución de ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de Carga Alternativa Nacional e Internacional en la ciudad de Latacunga?

Cuadro N. 24
Disminución de ilícitos

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	30	100%
NO	0	0%
TOTAL	30	100%

Gráfico N. 24
Disminución de ilícitos



Fuente: Encuesta dirigida a usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 100% de los encuestados considera que es necesario proponer la creación de un Reglamento, el mismo que permita la disminución de ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de Carga Alternativa Nacional e Internacional en la ciudad de Latacunga.

Interpretación: Se evidencia que los usuarios que utilizan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, consideran que es necesario proponer la creación de un Reglamento, el mismo que permita la disminución de ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de Carga Alternativa Nacional e Internacional en la ciudad de Latacunga.

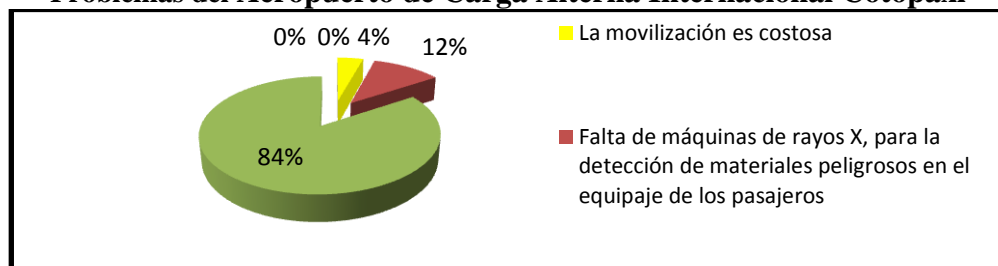
3.3.2. Encuesta dirigida a personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

1. ¿Cuáles son los principales problemas que se presentan en el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga?

Cuadro N. 25
Problemas del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional Cotopaxi

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
a)	3	4%
b)	8	12%
c)	59	84%
d)	0	0%
e)	0	0%
TOTAL	3	100%

Gráfico N. 25
Problemas del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional Cotopaxi



Fuente: Encuesta dirigida a personas particulares que trabajan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 84% de los encuestados manifiestan que la falta de equipos que reduzcan los tiempos de carga y descarga para reducir el costo es el principal problema que se presenta en el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga, mientras que el 12% piensan que es la falta de máquinas de rayos X, para la detección de materiales peligrosos en el equipaje de los pasajeros y el 4% debido a que la movilidad es costosa.

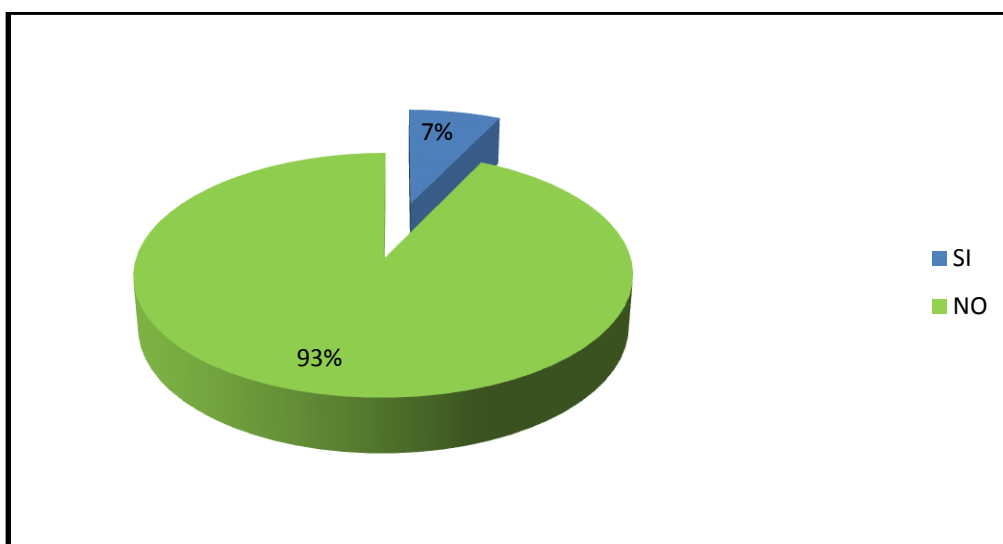
Interpretación: Se evidencia que la mayoría de encuestados consideran que la falta de equipos que rebajen los tiempos de carga y descarga para reducir el costo es el principal problema que se presenta en el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga.

2. ¿Considera usted que existe un control adecuado en el Transporte de Carga?

Cuadro N. 26
Control en el Transporte de Carga

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	5	7%
NO	65	93%
TOTAL	70	100%

Gráfico N. 26
Control en el Transporte de Carga



Fuente: Encuesta dirigida a personas particulares que trabajan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: De los encuestados el 93% considera que no existe un control adecuado en el Transporte de Carga, en tanto que el 7% considera que sí existe.

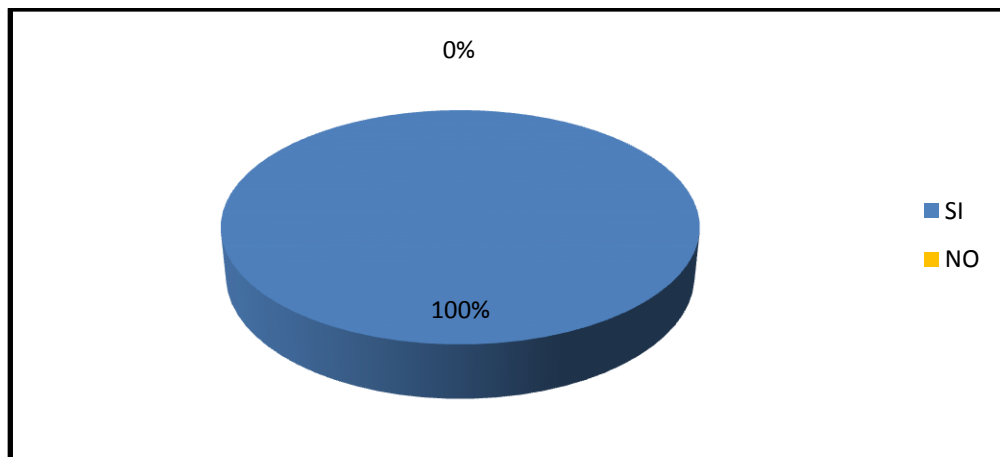
Interpretación: Se determina que la mayoría de personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, considera que no existe un control adecuado en el Transporte de Carga.

3. ¿Cree usted que es necesario que en un Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional exista solamente personal capacitado para cada área?

Cuadro N. 27
Capacitación de autoridades

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	70	100%
NO	0	0%
TOTAL	70	100%

Gráfico N. 27
Capacitación de autoridades



Fuente: Encuesta dirigida a personas particulares que trabajan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: De los encuestados el 100% creen que es necesario que en un Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional exista solamente personal capacitado para cada área.

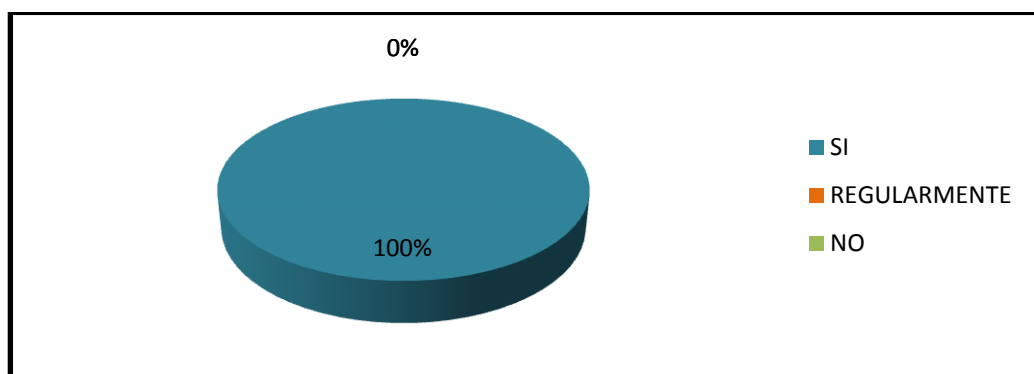
Interpretación: Se determina que la mayoría de personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, creen que es necesario que en un Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional exista solamente personal capacitado para cada área.

4. ¿Cree necesaria la implementación de equipos de descarga en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga?

Cuadro N. 28
Incrementar equipos de descarga

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	70	100%
REGULARMENTE	0	0%
NO	0	0%
TOTAL	70	100%

Gráfico N. 28
Incrementar equipos de descarga



Fuente: Encuesta dirigida a personas particulares que trabajan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 100% de los encuestados creen que es necesaria la implementación de equipos de descarga en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

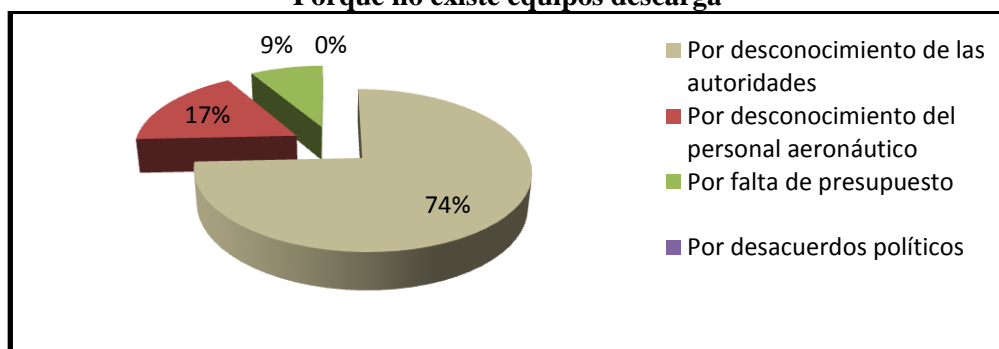
Interpretación: Se evidencia que la mayoría de personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, creen que es necesaria la implementación de equipos de descarga en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

5. ¿Cuál cree usted que es el factor más importante por el cual no existen suficientes equipos de descarga en el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga?

Cuadro N. 29
Porque no existe equipos descarga

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
a)	52	74%
b)	12	17%
c)	6	9%
d)	0	0%
TOTAL	70	100%

Gráfico N. 29
Porque no existe equipos descarga



Fuente: Encuesta dirigida a personas particulares que trabajan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 74% de los encuestados creen que el desconocimiento de las autoridades es el factor más importante por el cual no existen suficientes equipos de descarga en el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga, mientras que el 17% creen que es por desconocimiento del personal aeronáutico y el 9% que es por falta de presupuesto.

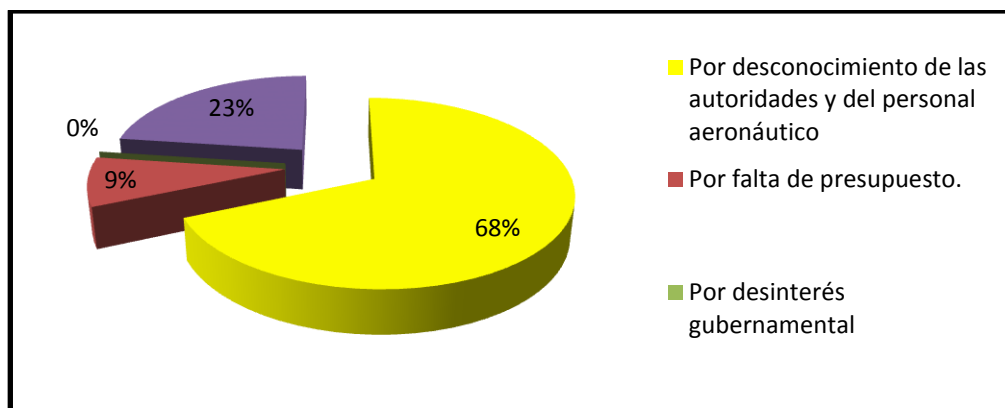
Interpretación: Se determina que la mayoría de personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, creen que el desconocimiento de las autoridades es el factor más importante por el cual no existen suficientes equipos de descarga en el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga.

6. ¿Cuál cree usted que es la razón por la cual no existen hangares de mantenimiento?

Cuadro N. 30
Causas de inexistencia de hangares

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
a)	48	69%
b)	6	9%
c)	0	0%
d)	16	23%
TOTAL	70	100%

Gráfico N. 30
Causas de inexistencia de hangares



Fuente: Encuesta dirigida a personas particulares que trabajan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 69% de los encuestados expresan que el desconocimiento de las autoridades y del personal aeronáutico es la razón por la cual no existen hangares de mantenimiento, mientras que el 23% considera que es por desacuerdos políticos y el 9% creen que por falta de presupuesto.

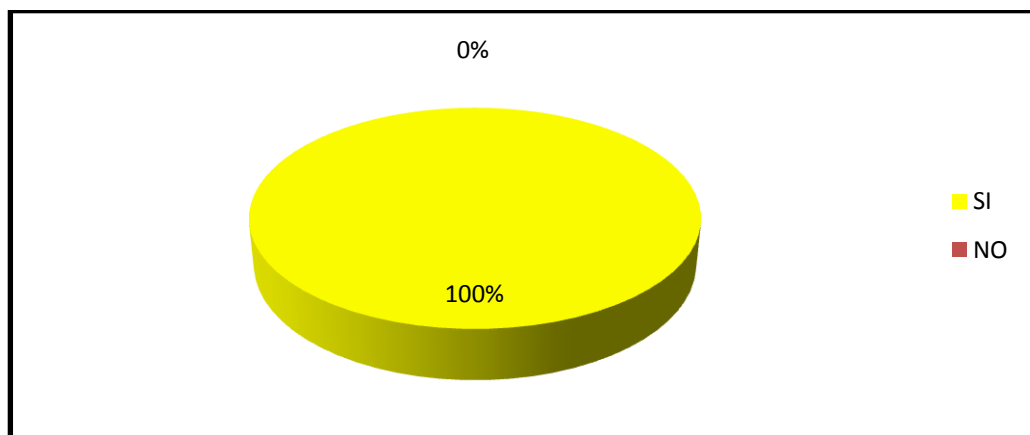
Interpretación: Se evidencia que la mayoría de personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, consideran que el desconocimiento de las autoridades y del personal aeronáutico es la razón por la cual no existen hangares de mantenimiento.

7. ¿Considera usted importante que dentro de las instalaciones del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga existan Centros de Control de Áreas?

Cuadro N. 31
Es necesario centros de control

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	70	100%
NO	0	0%
TOTAL	70	100%

Gráfico N. 31
Es necesario centros de control



Fuente: Encuesta dirigida a personas particulares que trabajan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: De los encuestados el 100% considera que es importante que dentro de las instalaciones del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga existan Centros de Control de Áreas.

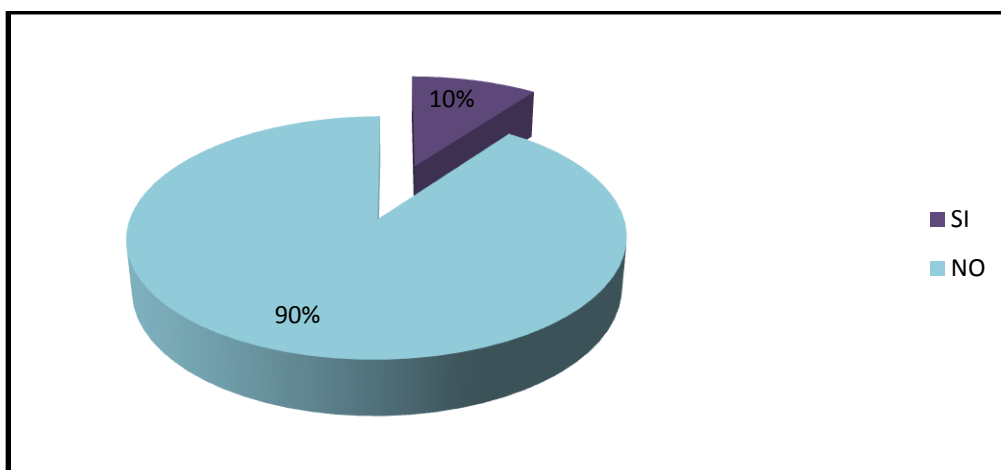
Interpretación: Se determina que las personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, consideran que es importante que dentro de las instalaciones del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga existan Centros de Control de Áreas.

8. ¿Conoce usted qué tipos de ilícitos se han dado en las aeronaves?

Cuadro N. 32
Existen ilícitos cometidos en aeronaves

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	7	10%
NO	63	90%
TOTAL	70	100%

Gráfico N. 32
Existen ilícitos cometidos en aeronaves



Fuente: Encuesta dirigida a personas particulares que trabajan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 90% de los encuestados no conoce los tipos de ilícitos que se han dado en las aeronaves, en tanto que el 10% si conoce.

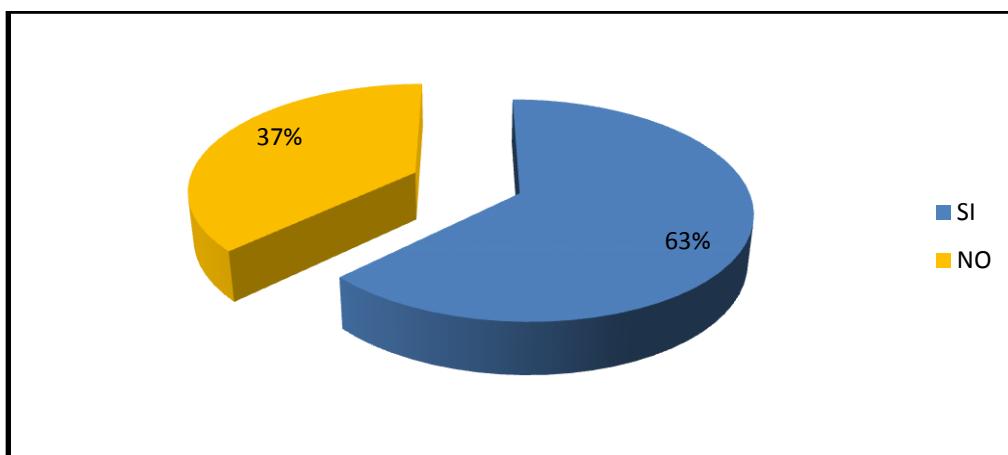
Interpretación: Se evidencia que la mayoría de personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, consideran que no conocen los tipos de ilícitos que se han dado en las aeronaves.

9. ¿Considera usted que actualmente en la República del Ecuador se incumple la aplicación del Derecho Aeronáutico?

Cuadro N. 33
El País incumple el Derecho Aeronáutico

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	44	63%
NO	26	37%
TOTAL	70	100%

Gráfico N. 33
El País incumple el Derecho Aeronáutico



Fuente: Encuesta dirigida a personas particulares que trabajan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: De los encuestados el 63% considera que actualmente en la República del Ecuador se incumple la aplicación del Derecho Aeronáutico, mientras que el 37% considera que no se incumple.

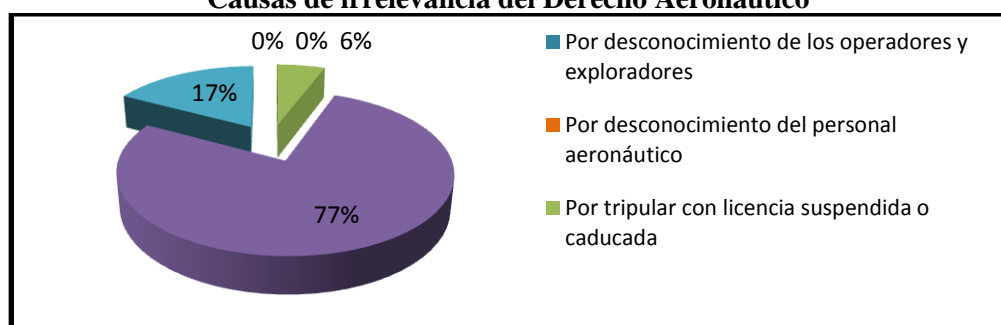
Interpretación: Se determina que la mayoría de personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, considera que actualmente en la República del Ecuador se incumple la aplicación del Derecho Aeronáutico.

10. ¿Cuál cree usted que es el motivo más importante por el cual no se ha considerado como un aspecto relevante el Derecho Aeronáutico en nuestro país?

Cuadro N. 34
Causas de irrelevancia del Derecho Aeronáutico

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
a)	0	0%
b)	0	0%
c)	4	6%
d)	54	77%
e)	12	17%
TOTAL	70	100%

Gráfico N. 34
Causas de irrelevancia del Derecho Aeronáutico



Fuente: Encuesta dirigida a personas particulares que trabajan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 77% de los encuestados creen que los desacuerdos políticos es el motivo más importante por el cual no se ha considerado como un aspecto relevante el Derecho Aeronáutico en nuestro país, en tanto que el 17% considera que es por la insuficiente preparación de leyes internas y de las Convenciones Internacionales y el 6% por tripular con licencia suspendida o caducada.

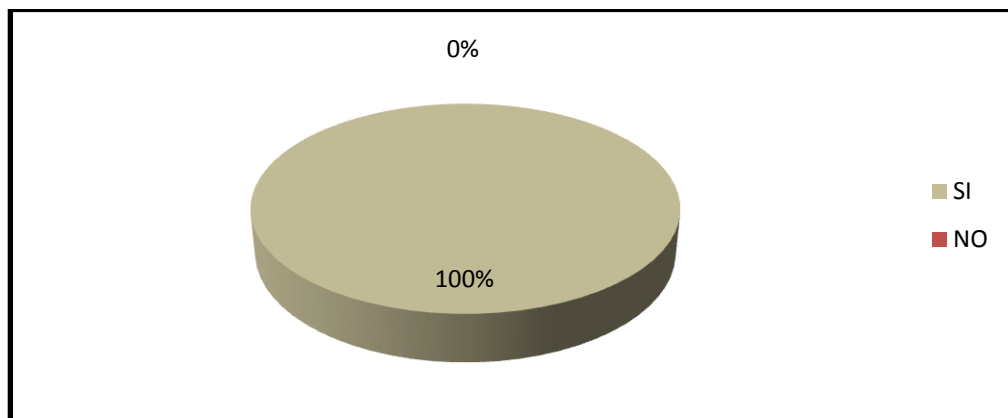
Interpretación: Se determina que la mayoría de personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, creen que los desacuerdos políticos es el motivo más importante por el cual no se ha considerado como un aspecto relevante el Derecho Aeronáutico en nuestro país.

11. ¿Cree necesario que en nuestro país exista una normativa legal en donde se trate solamente sobre el Derecho Aeronáutico?

Cuadro N. 35
Creación de una norma legal

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	70	100%
NO	0	0%
TOTAL	70	100%

Gráfico N. 35
Creación de una norma legal



Fuente: Encuesta dirigida a personas particulares que trabajan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: El 100% de los encuestados creen que es necesario que en nuestro país exista una normativa legal en donde se trate solamente sobre el Derecho Aeronáutico.

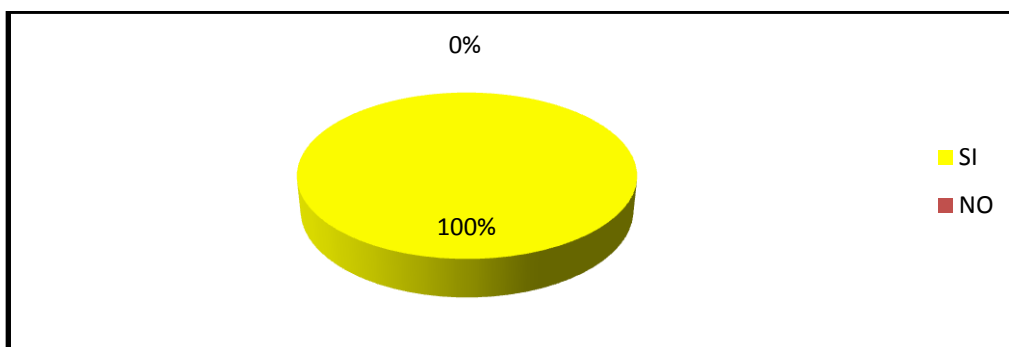
Interpretación: Se evidencia que las personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, creen que es necesario que en nuestro país exista una normativa legal en donde se trate solamente sobre el Derecho Aeronáutico.

12. ¿Considera necesario proponer la creación de un Reglamento, el mismo que permita la disminución de ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de carga alterna Internacional en la ciudad de Latacunga?

Cuadro N. 36
Disminución de ilícitos

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	70	100%
NO	0	0%
TOTAL	70	100%

Gráfico N. 36
Disminución de ilícitos



Fuente: Encuesta dirigida a personas particulares que trabajan el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga.

Elaborado por: El Investigador.

Análisis: De los encuestados el 100% considera que es necesario proponer la creación de un Reglamento, el mismo que permita la disminución de ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de carga alterna Internacional en la ciudad de Latacunga.

Interpretación: Se determina que las personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, consideran que es necesario proponer la creación de un Reglamento, el mismo que permita la disminución de ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de carga alterna Internacional en la ciudad de Latacunga.

3.4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.4.1. Conclusiones

- Los usuarios que utilizan el Aeropuerto, consideran que los principales problemas que se presentan en el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga, se debe a la falta de equipos que moderen los tiempos de carga y descarga para reducir el costo.
- Los usuarios que utilizan el Aeropuerto, consideran que no existen autoridades competentes para el control de los servicios que presta el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga.
- Los usuarios y personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, consideran que es necesario que en un Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional exista solamente personal capacitado para cada área.
- Los usuarios y personas particulares que trabajan en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga, consideran que actualmente en la República del Ecuador se incumple la aplicación del Derecho Aeronáutico.
- No existen controles adecuados por parte del personal que trabaja en el aeropuerto, por la falta de instrumentos tecnológicos, que pueda evitar posibles ilícitos.
- No existe en nuestro país una normativa legal en donde se trate solamente sobre el Derecho Aeronáutico.

3.4.2. Recomendaciones

- En el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga, se deberían dotar equipos necesarios que moderen los tiempos de carga y descarga para reducir el costo.
- Deberían existir autoridades competentes para el control de los servicios que presta el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga.
- Se debería seleccionar y contratar solamente a personal capacitado para cada área del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional.
- Se debería cumplir cabalmente en la República del Ecuador, la aplicación del Derecho Aeronáutico.
- Se debería implementar máquinas de control, como máquinas de rayos X entre otras para que el personal que labora en el lugar efectúe su trabajo normalmente.
- Se debería crear en nuestro país una normativa legal en donde se trate solamente sobre el Derecho Aeronáutico.

CAPÍTULO III

1. MARCO PROPOSITIVO

1.1. DOCUMENTO CRÍTICO

La diversificación de mercados incluye la necesidad de efectuar un gran esfuerzo para posicionar los productos ecuatorianos en mercados europeos, otros continentes y regiones del mundo con las cuales Ecuador no mantiene relaciones comerciales permanentes y significativas. La falta de suficiente capacidad aeroportuaria para cumplir las demandas de servicio y el problema resultante de la congestión y demoras son comunes en el Sistema de Aviación en los mayores y principales aeropuertos alrededor del mundo; conforme el tránsito continúe creciendo, este problema empeorará.

Desde la perspectiva del Gobierno Nacional del Ecuador, la Política Comercial e integración juega un rol fundamental en la estrategia de transformación Social, Económica, Política y Ambiental del País. El Plan Nacional de Desarrollo 2010-2011 establece como uno de los objetivos nacionales “Garantizar la Soberanía Nacional, la paz y auspiciar la integración latinoamericana”, incluyendo la puesta en marcha de una agresiva política de multilateralismo comercial.

En los últimos cuatro años el Estado ecuatoriano ha intervenido en 13 de los 25 Aeropuertos del país con una inversión de 174 millones de dólares y se estima que la recuperación del sistema ascenderá a 357 millones de dólares hasta el 2013, la misma ha sido integral y comprende la reconstrucción de terminales para pasajeros y carga, iluminación, modernización de radares y ampliación de las pistas. En Latacunga (Cotopaxi), la inversión bordea los 36 millones de dólares, se amplió la pista a 3.800 metros, se dotó de una Terminal de Pasajeros y Carga, una Plataforma, Área de Bomberos, iluminación y un Sistema de Navegación. Actualmente Ecuador posee cuatro Aeropuertos Internacionales: Mariscal Sucre

en Quito, José J. de Olmedo en Guayaquil, Eloy Alfaro en Manta y Cotopaxi en Latacunga; el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre está ubicado en el sector conocido como Nororiente a 8 Km del centro de la capital; se tiene prevista la entrada en servicio del nuevo Aeropuerto de Quito en la localidad de Tababela a unos 18 kilómetros al Este de la ciudad con el fin de ampliar la capacidad Aeroportuaria de Quito.

La Terminal Aérea de Guayaquil conocida anteriormente como Aeropuerto Internacional Simón Bolívar, renombrada como José Joaquín de Olmedo previo a la inauguración de sus nuevas instalaciones en el 2006; el Aeropuerto Eloy Alfaro de Manta ha sido declarado alterno de los Aeropuertos de Quito y Guayaquil para recibir los vuelos internacionales de carga y pasajeros, su característica es permitir el arribo de naves de gran tonelaje, en igual forma el Aeropuerto Internacional Cotopaxi ubicado en Latacunga es el Aeropuerto con la pista de aterrizaje más extensa del país; los Aeropuertos Nacionales son trece: Mariscal Lamar – Cuenca, Seymour – Baltra – Islas Galápagos, San Cristóbal - Islas Galápagos, General Rivadeneira – Esmeraldas, Lago Agrio - Nueva Loja, Camilo Ponce Enríquez - Loja, Teniente Coronel Luis A. Mantilla Tulcán, Edmundo Carvajal – Macas, Reales Tamarindos – Portoviejo, General M. Serrano – Machala, Francisco de Orellana – El Coca, Chachoán – Ambato, Los Perales - Bahía de Caráquez.

Es necesario plantear mecanismos para la aplicación de penas y sanciones cuando se presentan problemas de tipo jurídico legal en el Aeropuerto de Carga Alterna Internacional de la ciudad de Latacunga, ya que la misma actualmente no tiene ni ha tenido un estudio técnico jurídico y político aplicable acorde a la Constitución de la República, para lo cual se a visto necesario proponer la creación de un Reglamento, el mismo que permitirá la disminución de ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de Carga Alterna Internacional de la ciudad de Latacunga, ya que las normas que existen en nuestro Código Penal que mencionan sobre los delitos cometidos en medios de transporte y la piratería, son antiguas y demuestran el retraso de nuestro Derecho en temas tan evolutivos y dinámicos como la Aeronáutica y Política Aérea.

1.2. DISEÑO DE LA PROPUESTA

“PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN REGLAMENTO QUE PERMITA LA DISMINUCIÓN DE ILÍCITOS COMETIDOS DENTRO DEL AEROPUERTO DE CARGA ALTERNA INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE LATACUNGA”.

1.3. FUNDAMENTACIÓN

Es clara la falta de un Reglamento que permita la disminución de ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga.

Entre las posibilidades concretas, la propuesta sostiene que los mecanismos adecuados permitan la disminución y regulen los ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga con un Reglamento explícito y acorde para el acceso y la utilización del mismo, la visión es que el Aeropuerto funcione como un eficiente Aeropuerto de Cargas Internacionales, que cuente con vuelos regulares de cabotaje dentro del País y que pueda activar también la Zona Franca Industrial dentro del mismo, considerando lo anterior para reactivar el Aeropuerto para que permita el Aterrizaje de Aeronaves de Gran Porte tipo Boeing 747 con edificios aledaños que le garantizarían una operatividad similar a la del Aeroparque Metropolitano. De este modo también se podría convertir en una estación adecuada para el Transporte de diferentes cargas en especial refrigeradas, para lo que se debería instalar una tres cámaras frigoríficas para la conservación de los productos perecederos dado que la ciudad de Latacunga tiene una zona de influencia próxima, que cuenta con un polo de producción hortícola y de floricultura instalado con una zona franca, factores que lo harían viable.

1.4. JUSTIFICACIÓN

En el estudio realizado en la Ley de Aviación del Capítulo VII del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, el Código Penal del Capítulo VIII de los Delitos contra los Medios de Transporte y de Comunicación, Capítulo IX de la Piratería y la Constitución de la República de Ecuador en los Arts. 242, 394 y 396 se deduce que es necesaria la creación de un reglamento el mismo que permita la disminución y regule los ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de Carga Alterna Internacional de la ciudad de Latacunga.

Por lo que se debe adoptar ciertos procedimientos de regulación o administrativos dirigidos a limitar el volumen o el tipo de Tránsito Aéreo; estos volúmenes deben ser atendidos en el Aeropuerto dentro de sus límites de capacidad o dentro de un nivel aceptable de demoras, la propuesta aplicada es beneficiosa para quienes utilizan los servicios de las Aeronaves, ya que la despreocupación existente hasta la actualidad es por las autoridades a nivel local y la no existencia de un reglamento normativo; hasta el momento no hay un cuerpo legal en donde se recoja los aspectos técnico - jurídicos y políticos aplicables al Aeropuerto, a las aeronaves, tripulantes y sobre todo al Transporte de Carga Alterna Internacional existente en la ciudad de Latacunga; ante ello es muy importante y necesario que exista una Normativa Jurídica Aeronáutica, ya que se encuentra en relación directa con la importancia de la Navegación Aérea así como en su Política Aérea. La utilización de la Aeronave como medio de comunicación ha permitido al ser humano eliminar los factores tiempo y distancia, permitiendo el rápido desplazamiento de las personas y mercaderías a través de los grandes trayectos, dando como consecuencia de ello que la Aviación sea un factor importantísimo en el incremento del comercio así como en el intercambio de ideas entre los pueblos.

Admitida la importancia de la actividad aérea, es fácil deducir la posición que paulatinamente va adquiriendo el Derecho Aeronáutico y su Política Aérea dentro del concierto de las demás Ciencias Jurídicas, considerándose casi simultáneamente con la actividad Aérea en lo cual surge el Derecho Aeronáutico.

La importancia del Derecho Aeronáutico aumenta cada día más en proporción al incremento mundial del hecho que reglamenta. Por tanto la Normativa Aeronáutica Ecuatoriana, requiere de revisiones que la instalen en la tendencia mundial de cero tolerancias con aquellos que miran en el Transporte Aéreo un medio para transgredir y manifestar sus inconductas o para matar personas.

Por lo que se precisa la creación de una Normativa Jurídica Aeronáutica en el Aeropuerto de Latacunga, Provincia de Cotopaxi, denotando que este Aeropuerto tiene coordenadas: 00° 54'25"S 078° 36'56" W con una altura de: 2.788 metros y una pista de: 3.697 x 46 metros, con una superficie de: Asfalto y una resistencia de: Pcn 72/F/C/X/U, plataforma de: 2.400 m² y un Terminal Aéreo de: 800 m²; este Aeropuerto es internacional y cuenta con los siguientes servicios: torre de control, secciones de apoyo al vuelo como operaciones, meteorología, información al vuelo, seguridad, servicio médico, servicio contra incendios, servicios de migración, electrónica, comunicaciones, combustible, una estación reparadora y un equipamiento para mantener refrigerada la carga aérea. El Terminal Aéreo dispone de counters para el despacho de los pasajeros de la compañía que preste servicios en la ciudad de Latacunga.

La pista del Aeropuerto tiene una extensión de 3.697 x 46 metros y posee una zona libre de obstáculos (CWY) en la cabecera 1 8, de 180 por 150 metros y una zona de parada (SWY) de 180 x 46 metros.

En la cabecera 36, tiene una zona de parada (SWY) de 110 x 46 metros y una área libre de obstáculos (CWY) de 110 x 150 metros, por lo tanto las distancias máximas de despegue y aterrizaje deben tomar en cuenta estas áreas en las dos cabeceras; tiene una franja de 75 metros a lo largo de la pista, ésta tiene los requerimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), pero no para aproximaciones instrumentales. Las márgenes de la pista son de 5 metros, que es menos de los 7 metros que se requiere, ya que este Aeropuerto es tipo 4 D, es decir que puede soportar operaciones de Aeronaves, cuya envergadura sea

superior a 60 metros, por lo tanto debería tener la pista un ancho de 60 metros incluido las márgenes, existe una área de seguridad en el extremo de la pista de aproximación por instrumentos que está limitada por la antena del ILS, el Taxiway tiene una separación de 100 metros entre los ejes de la pista y de la calle de rodaje, debiendo ser de 182,5 metros por el tipo de tráfico que tiene. La calle de rodaje tiene 23 metros de ancho, pero no tiene las márgenes de 10,5 metros necesarios para este tipo de Aeropuerto, tampoco tiene una franja de 44 metros a los costados del Taxiway de acuerdo a las regulaciones.

En la superficie de aproximación por instrumentos de acuerdo al plano de obstáculos del Aeródromo tipo A, hacia la pista 18 de aproximación por instrumentos tiene obstáculos naturales en la pendiente de 1.2%.

En la pista 36 no existen obstáculos dentro de la pendiente de 1,2%. Las superficies limitadoras de obstáculos de este Aeropuerto se encuentran dentro de los límites, este Aeropuerto tiene sistemas de aproximación visual como los PAPI-SALS, la Aviación se manifiesta desde el punto de vista técnico como un hecho novedoso, pleno de alcances limitados cuya veloz evolución es difícil de predecir. Además ya se anuncia máquinas de transporte comercial con una capacidad para quinientas personas o pasajeros; no cuesta mucho pensar la cantidad de problemas jurídicos que se presentarán en orden a los hechos y actos ocurridos a bordo de las mismas, así como lo relativo a los Derechos Comerciales del Tráfico y al desarrollo de los diversos contratos de utilización de Aeronaves.

El Transporte de Carga en las Aeronaves pueden ser muchas veces peligrosas, el cual se efectúa por la falta de un estudio en el cual aparezca un cuerpo legal que regule el Transporte de lo permitido y no permitido, sea este a nivel Nacional o Internacional.

El acceder a un avión implica civilización y someterse a normativas muy especiales y justas; las necesarias para no arriesgar vidas de pasajeros, tripulantes

y de todos quienes son parte de una compleja y maravillosa operación técnica y humana que permite al hombre volar desafiando la invencible ley de la gravedad.

1.5. OBJETIVOS

1.5.1. OBJETIVO GENERAL

- Crear un Reglamento que permita la disminución de ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de carga alterna internacional de la ciudad de Latacunga.

1.5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Velar por el Derecho Aeronáutico a través de la tipificación de un Reglamento para disminuir ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de Carga Alterna Internacional, siguiendo un ordenamiento jurídico correcto.
- Formular un Reglamento para la aplicación de penas y sanciones cuando se presentan problemas de tipo Jurídico Legal en el Aeropuerto de Carga Alterna Internacional de la ciudad de Latacunga, ya que la misma actualmente no tiene ni ha tenido un estudio Técnico Jurídico y Político aplicable y acorde con la nueva Constitución de la República del Ecuador.

2. DESARROLLO DE LA PROPUESTA

2.1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

REPÚBLICA DEL ECUADOR
LA ASAMBLEA NACIONAL
CONSIDERANDO

QUE: La Constitución de la República del Ecuador en su Art.10 de los Principios de Aplicación de los Derechos dispone: “Las personas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos son titulares y gozarán de los derechos garantizados en la Constitución y en los instrumentos internacionales. La naturaleza será sujeto de aquellos derechos que le reconozca la Constitución”.

QUE: El Estado Ecuatoriano tiene el deber de regular la construcción, administración, operación y explotación de los Aeródromos de Carga Alterna Internacional como parte integrante de las vías generales de Comunicación Aérea, conforme a Ley de Aeropuertos.

QUE: La Constitución de la República en su Artículo 52 subraya que “Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de optima calidad y elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido, las empresas e instituciones que prestan servicios deben incorporar sistemas de medición de satisfacción de los usuarios”.

QUE: Es deber del Estado Ecuatoriano aplicar un Reglamento de Ley para normar los ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de Carga Alterna Internacional de la ciudades de la República del Ecuador.

EXPIDE

La creación del siguiente Reglamento de Ley:

NORMAR LOS ILÍCITOS COMETIDOS DENTRO DEL AEROPUERTO DE CARGA ALTERNA INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE LA LATACUNGA.

Las normas contenidas en el Reglamento Aeronáutico son aplicables de manera general a toda actividad de Aeronáutica de Carga Alterna Internacional con lo que respecta a toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que las desarrolle y de manera especial a las desarrolladas dentro del Territorio Nacional o a bordo de Aeronaves Nacionales de matrícula ecuatoriana o extranjeras que sean operadas por explotador Ecuatoriano bajo los términos del artículo 83 íbidem del Convenio de Chicago/44 cuando se encuentren en espacios no sometidos a la soberanía o jurisdicción de ningún otro Estado o en el Espacio Aéreo o territorio de cualquier Estado siempre y cuando ello no resulte incompatible con las Leyes o Reglamentos de dicho Estado, ni con los Convenios Internacionales vigentes en materia de Aviación Civil.

A continuación el Reglamento que disminuirá los ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de Carga Alterna Internacional de la ciudad de Latacunga.

**REGLAMENTO DE LEY AEROPUERTARIA DE CARGA ALTERNA
INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE LATACUNGA**

TÍTULO I

Administración General

CAPÍTULO I

Administración General de la Autoridad Aeroportuaria

Artículo 1. *El Director del Distrito Provincial Aeroportuario designará al comandante de cada estación y a sus verificadores.*

Artículo 2. *Servicio particular y reporte en el Aeródromo* el comandante prestará su servicio cada treinta días y reportará trimestralmente a la Secretaría de la Dirección de la autoridad portuaria las acciones generadas en la estación, así como cualquier anomalía que haga de su discernimiento el permisionario.

1. Sin perjuicio a lo establecido en el párrafo anterior, la Secretaría de la Dirección Provincial Aeroportuaria podrá designar en los Aeródromos de servicio particular un comandante honorario, quien ejercerá funciones de vigilancia, debiendo presentar un reporte cada 30 días de las acciones verificadas a la comandancia a la que se le adscriba.
2. Los permisionarios del Aeródromo de servicio particular o el comandante honorario deberán informar al comandante que corresponda sobre la ocurrencia de cualquier accidente o incidente a fin de que en su caso ejecute las acciones que correspondan con la debida verificación por el Director Provincial Aeroportuario.

Artículo 3. *Conocimiento de la normatividad;* el Comandante de Aeródromo y los verificadores adscritos a los Aeródromos deben tener conocimientos de la normatividad vigente en materia de operación, mantenimiento y seguridad de Aeronaves y Aeródromos de Carga Alterna Internacional.

1. Los aspirantes a alguno de los puestos señalados en el párrafo anterior deberán certificar entre otros requisitos haber concluido y aprobado los cursos que indique la Secretaría de la Dirección Provincial Aeroportuaria.
2. Cuando el Comandante de Estación deba ausentarse temporalmente, elegirá al verificador que lo suplirá en sus funciones. En caso de ausencia prolongada o definitiva, la Secretaría de la Dirección Provincial Aeroportuaria podrá designar de manera temporal o permanente a un nuevo Comandante de Estación.

Artículo 4. *Atribuciones del Comandante de Estación de Carga Alterna Internacional:*

1. Identificar el cumplimiento de la Ley este Reglamento, el programa local de seguridad o en su caso las medidas de seguridad y de las condiciones de la concesión o el permiso de la Estación de Carga Alterna Internacional con la documentación respectiva de las normas, reglamentos y demás disposiciones aplicables que sean competencia de la Secretaría de la Dirección Provincial Aeroportuaria.
2. Conocer de todos los actos y hechos que incidan o puedan incidir en la operación y seguridad de las Estaciones de Carga Alterna Internacional de su adscripción.

3. Coordinar e instrumentar las medidas necesarias para preservar la vida humana y la seguridad de la infraestructura Aeroportuaria y de las Aeronaves de Carga Alterna Internacional.
4. Verificar que los Sistemas de Gestión de Calidad y procedimientos de seguridad se mantengan actualizados y operativos, que los equipos de emergencia se encuentren en condiciones de uso y que el personal esté debidamente capacitado y en número suficiente para operarlo.
5. Integrar el reporte del resultado de los controles que realice, para que la Secretaría de la Dirección Provincial Aeroportuaria proceda conforme a las disposiciones aplicables.
6. Presidir el Comité Provincial de Seguridad Aeroportuaria y la Comisión Coordinadora de Autoridades.
7. Ordenar de manera temporal la suspensión total o parcial de las operaciones de la Estación de Carga Alterna Internacional cuando en términos de la Ley y este Reglamento resulte procedente.
8. Concretar las medidas convenientes para que se realice la investigación de todo incidente o accidente que involucre Aeronaves con Carga Alterna Internacional, vehículos terrestres o personas dentro de los límites de los Aeródromos de su jurisdicción.

9. Otras que le señale la Ley, este Reglamento, la Ley de Aviación Civil y su reglamento y las demás disposiciones aplicables.

CAPÍTULO II

Coordinación de Autoridades

Artículo 5. *Representantes permanentes* de toda autoridad que requiera de acuerdo a sus facultades contar con representantes permanentes dentro de una Estación de Carga Alternativa Internacional deberá informarlo mediante oficio a la Secretaría de la Dirección Provincial Aeroportuaria, señalando las facultades que requiere ejercer.

1. El nombre de todo el personal que estará comisionado al Aeródromo designando a un responsable con facultades de decisión e indicando el cargo y las funciones que cada uno desempeñará.
2. En caso de que requieran portar armas para el ejercicio de sus atribuciones, precisarán el tipo de arma y los nombres de los funcionarios que las portarán, los que deberán sujetarse a lo dispuesto por la Ley sobre Armas, Municiones, Explosivos y Accesorios, así como su Reglamento.
3. Toda autoridad deberá informar por escrito a la Secretaría de la Dirección Provincial Aeroportuaria cualquier cambio derivado de altas o bajas del personal o vehículos que comisione a las estaciones de carga alternativa internacional y de entregar al administrador Aeroportuario la tipificación oportuna para su destrucción, así como informar de su extravío.

4. El responsable designado por la Autoridad Aeroportuaria realizará los trámites necesarios a través de la Comisión Coordinadora de Autoridades, para que el Administrador Aeroportuario le permita a él y a su personal la identificación que corresponda conforme a este Reglamento, para su acceso a la Estación de Carga Alterna Internacional.

Artículo 6. *Comisión Coordinadora de Autoridades* en toda Estación de Carga Alterna Internacional debe existir adscritas dos o más autoridades civiles o militares, se debe integrar.

1. La Comisión Coordinadora de Autoridades por los representantes que designe cada Autoridad Civil o Militar adscrita a la propia Estación de Carga Alterna Internacional.
2. Dicha comisión puede invitar a los representantes de otras subordinaciones o entidades de la administración que tengan relación con los asuntos a tratar con el Administrador Aeroportuario.
3. La comisión será presidida por el Comandante de Estación, el representante de la Secretaría de la Dirección Provincial Aeroportuaria y la Contraloría y Desarrollo Administrativo actuará como secretario técnico de la misma.
4. El Comandante de Estación de Carga Alterna Internacional deberá convocar a las autoridades para la integración de la misma dentro de los ocho días hábiles siguientes al inicio de operaciones de la Estación de Carga Alterna Internacional y deberá sesionar por lo menos una vez bimensual.

5. Los gastos de operación de la comisión coordinadora de autoridades serán por cuenta de cada dependencia, entidad, órgano u organismo, representada en la comisión.

Artículo 7. *Atribuciones* de la Comisión Coordinadora de Autoridades del Aeródromo, entre otras, las siguientes:

1. Formular comisiones para la solución de conflictos y quejas entre las autoridades de la Estación de Carga Alternativa Internacional.
2. Elaborar y ejecutar mecanismos para el acceso y la utilización del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional simplificando y facilitando procedimientos y trámites de acuerdo al Derecho Aeronáutico para atender lo dispuesto en los Tratados Internacionales.
3. Proponer en la Secretaría de la Dirección Provincial Aeroportuaria las áreas e instalaciones en las cuales deban realizar sus acciones para que ejerzan sus funciones las autoridades adscritas al Aeródromo de Carga Alternativa Internacional.
4. Conocer las denuncias y quejas que le presente el Presidente del Comité de Operación y horarios respecto del desempeño de las funciones de los Mandos de Estacionamiento de la Carga Alternativa Internacional.
5. Diseñar el Reglamento Interno de la Dirección Provincial Aeroportuaria, considerando:
 - a) Las funciones del Director Provincial del Distrito Aeroportuario y del Secretario Técnico.
 - b) Las reuniones ordinarias y extraordinarias.

- c) Las sanciones por inasistencia de los funcionarios en las diversas reuniones de la propia Comisión Coordinadora y de los Comités a que se refiere el presente Reglamento.
- d) Los procedimientos de coordinación para la acción de las funciones de las Autoridades Civiles y Militares dentro de las instalaciones del Aeródromo y del Estacionamiento del Nivel Carga Alterna Internacional.
- e) Establecer los esquemas de coordinación necesarios con el Comité de Operación y horarios del Aeródromo para el ejercicio de sus funciones, con objeto de facilitar el desarrollo de las acciones y la prestación de los servicios en el Aeródromo de Carga Alterna Internacional.

Artículo 8. *El Comandante de Aeródromo* debe coordinar con el Director Provincial Aeroportuario para que las inspecciones de control se efectúen y no impidan el desarrollo normal de las actividades del Aeródromo.

1. En caso de que por la naturaleza de la verificación resulte necesario limitar o suspender total o parcialmente las actividades en el Área de Operaciones del Aeródromo, el Comandante debe acordar lo conducente con el Director Provincial Aeroportuario para establecer la fecha y horario en que podrá llevarse a cabo la verificación de la Carga Alterna Internacional, llegada con sus respectivos contenedores para que el servicio se restablezca a la brevedad. En su caso, el Comandante debe ordenar la emisión de los contenedores al Estacionamiento correspondiente.

Artículo 9. *El Comandante de Aeródromo* debe dar aviso a la Secretaría de la Dirección Provincial Aeroportuaria cuando proceda a ordenar la

suspensión de la operación del Aeródromo o de la prestación de un Servicio Aeroportuario o Complementario, así como de las obras que estuviera realizando cuando el resultado de la verificación indique:

1. Que la Estación, el servicio o la obra no reúne las condiciones de seguridad establecidas en la Ley, este Reglamento y las normas aplicables y se pone en riesgo la seguridad de las personas o de la operación del nivel de Carga Alternativa Internacional de las Aeronaves.
2. La existencia de irregularidades en las construcciones o reconstrucciones que puedan poner en peligro la seguridad de personas, bienes u operación del Aeródromo.
3. La Secretaría de la Dirección Provincial del Distrito Aeroportuario únicamente levantará la suspensión cuando desaparezcan las causas que la motivaron.
4. El Comandante de Aeródromo del nivel de Carga Alternativa Internacional, de conformidad con lo dispuesto en la Ley y el presente Reglamento, debe coordinar con el Director Provincial del Distrito Aeroportuario las medidas pertinentes para la rehabilitación de la situación de seguridad en el tiempo posible e informará de ello a la Secretaría de la Dirección Provincial del Distrito Aeroportuario.
5. El Comandante puede imponer las restricciones que estime necesarias para que el servicio se continúe prestando en condiciones seguras, en tanto se concluyen las reparaciones correspondientes o se corrigen las irregularidades encontradas.

Lo señalado en este artículo se aplicará sin perjuicio de las sanciones que en su caso procedan de acuerdo con lo establecido en la Ley y demás disposiciones aplicables.

CAPÍTULO III

Sanciones Aeroportuarias

Artículo 10. *Hechos u omisión*, todo hecho u omisión que infrinja a las disposiciones de este Reglamento será comunicado por la autoridad del Aeropuerto y de Servicios Auxiliares a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para los efectos de la imposición de las sanciones que correspondan o en su caso a la dependencia correspondiente.

Artículo 11. *Las infracciones* de este reglamento se sancionarán de acuerdo al convenio de contrato establecido para la llegada del nivel de Carga Internacional con las disposiciones aplicables de la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos.

Artículo 12. *Operaciones de Aeronaves en el Aeropuerto*, cualquier persona que maniobre una Aeronave dentro del circuito de Tránsito del Aeropuerto Internacional “Cotopaxi”, estará obligada a acatar las disposiciones e instrucciones emitidas por Director Provincial de Aviación.

Artículo 13. *Rodaje de Aeronave*, se prohíbe dentro de los límites del Aeropuerto de Cotopaxi:

1. No obtener la previa autorización de la Torre de Control para la maniobra de que se trate.

2. Violar los límites reglamentarios de velocidad en cualquier parte que no sean la pista, calles de rodaje y plataforma de Estacionamiento de Aeronaves.
3. No haber asegurado previamente mediante inspección visual que se puede realizar la maniobra sin peligro de ninguna clase.
4. Cerca de los edificios o en aquellos sitios donde haya Aeronaves estacionadas o personas o nivel de Carga Alterno Internacional con contenedores.
5. Cuando el que ejecute la maniobra no tenga licencia de piloto o de mecánico.
6. Cuando se trate de entrar o sacar contenedores de las Aeronaves, de hangares o edificios del Aeropuerto sin la previa revisión por el Comandante de la Estación Aeroportuaria a su cargo.

Artículo 14. Se prohíbe hacer funcionar los motores de las Aeronaves dentro de los límites del Aeropuerto Internacional, en los siguientes casos:

1. Cuando no tenga licencia de piloto o de mecánico el que ejecute la maniobra.
2. Cuando no se hayan colocado previamente cuñas a ambos lados de las ruedas antes de hacer funcionar los motores, a menos que la Aeronave esté equipada con frenos para estacionamiento.
3. Cuando no se hayan tomado las precauciones que sean necesarias para evitar daños a personas, Aeronaves, edificios Aeroportuarios o bienes de terceros.

4. En ningún caso se harán funcionar los motores de las Aeronaves dentro de una distancia inferior a quince (15) metros de los edificios o construcciones a que alude este artículo.

Artículo 15. Se prohíbe construir instalaciones destinadas al aprovisionamiento de combustible, lubricantes y otras materias inflamables explosivos o estacionar vehículos portadores de tales materias en cualquier sitio del Aeropuerto que no haya sido especialmente señalado para tal fin.

Artículo 16. Toda Aeronave que aterrice en el Aeropuerto deberá ser estacionada en el área designada para tal fin.

Artículo 17. El Director Provincial del Distrito de Aviación conocerá y resolverá de todas las infracciones al presente Reglamento y aplicará las sanciones correspondientes a la gravedad y naturaleza de la infracción y de las condiciones personales del infractor.

Artículo 18.- Se impondrá una sanción con la multa de trescientos a quinientos dólares americanos en los siguientes casos:

1. El piloto al mando de una Aeronave que habiendo operado conforme a un plan de vuelo de Carga Alternativa Internacional debidamente aprobado, no cierra dicho plan de vuelo ante la autoridad Aeronáutica competente a más tardar cuarenta y cinco (45) minutos después de haber aterrizado en el Aeropuerto Internacional “Cotopaxi”.
2. Igual sanción se impondrá al piloto al mando de una Aeronave que despegue del Aeropuerto Internacional “Cotopaxi” sin haber llenado el requisito del Plan de Vuelo de Carga Alternativa Internacional.

3. A la persona que sin la debida autorización o sin tomar las precauciones reglamentarias entre a la Zona de Aterrizaje o haga circular vehículos dentro de la misma.
4. A la persona que sin haber obtenido previa autorización de la Torre de Control haga rodar una Aeronave con violación de los preceptos contenidos en el artículo 16 de este Reglamento.
5. A la persona que construye dentro de los límites del Aeropuerto instalaciones destinadas al aprovisionamiento de combustible, lubricantes y otras materias inflamables o explosivas, sin haber obtenido previamente permiso de la Comandancia de Estacionamiento de la Aviación.
6. A la persona que deposite combustible, aceite o cualquier otro producto inflamable dentro de los edificios del Aeropuerto.

Artículo 19.- Se impondrá multa de quinientos a mil dólares americanos a cualquier persona o entidad que llevare a efecto construcciones e instalaciones dentro de las Áreas de Aproximación (Zona de Acercamiento) con violación de las disposiciones contenidas en el Artículo 17 de este Reglamento.

Artículo 20.- Se impondrá multa de cien dólares americanos en los siguientes casos:

1. A la persona que estacione o mande estacionar vehículos o recipientes portadores de combustibles, lubricantes u otras materias inflamables o explosivas en cualquier sitio del Aeropuerto que no haya sido especialmente señalado para tal fin.

2. Al piloto al mando de una aeronave que no presente antes de que la Aeronave despegue del Aeropuerto Internacional “Cotopaxi”, los documentos enumerados en los literales del 1 al 5 del artículo 7 de este Reglamento.
3. A los propietarios u operadores de Aeronaves extranjeras de Carga Alterna que aterricen en el Aeropuerto Internacional “Cotopaxi” sin dar el aviso a que alude el artículo 8 de este Reglamento, salvo casos de emergencia.
4. A la persona que sin estar debidamente autorizada para ello, estacione o haga circular vehículos en las zonas de maniobras o en el estacionamiento de Aeronaves.
5. A la persona que haya funcionar los motores de las Aeronaves, en violación de los casos previstos por el artículo 18 de este Reglamento.
6. A la persona que estacione o repare Aeronaves en el Aeropuerto, fuera de aquellos sitios que hayan sido designados por el Comandante de Estacionamiento del nivel de Carga Internacional que llegan del Aeropuerto.
7. A la persona que dejare descuidada una Aeronave en el Aeropuerto.

Para los efectos de este artículo, se entenderá que una Aeronave ha sido descuidada cuando esté estacionada por más de (10) diez horas, sin haber sido notificada a la Dirección Provincial del Distrito Aeroportuario de la situación de la Aeronave.

8. A las personas que estacionen Aeronaves dentro de una distancia inferior a treinta (30) pies desde los límites de la rampa, zonas de Estacionamiento de Aeronaves o de cualquier calle de rodaje en el Aeropuerto.
9. A la persona o entidad que realice operaciones de cargar o descargar aeronaves en sitios no designados por la Administración del Aeropuerto.
10. A las personas o entidades que efectúen limpieza de Aeronaves, mantenimiento o trabajos de reparación sobre la Plataforma adyacente al Edificio Terminal.
11. A las personas que operen equipos eléctricos o electrónicos a bordo de una Aeronave durante las operaciones de abastecimiento y drenaje de combustibles.
12. A la persona o entidad que se niegue a proporcionar oportunamente a la Dirección Provincial del Distrito Aeroportuario los informes y datos estadísticos o que alude el artículo 19 de este Reglamento.
13. A los pilotos, propietarios de Aeronaves o empresas de Transporte Aéreo de Carga Alterna Internacional que se nieguen a mostrar los libros de a bordo y documentos al Comandante -Administrador del Aeropuerto.

Artículo 21.- Se impondrá multa de cincuenta dólares americanos en los siguientes casos:

1. A la persona que sin estar autorizada entre a las zonas de maniobras o de Estacionamiento de Aeronaves.
2. A la persona que desobedezca una orden del Administrador del Aeropuerto relacionada con el mantenimiento del orden interno del mismo.
3. A la persona que sin permiso del Administrador fije anuncios comerciales o de cualquier otra índole en el Aeropuerto.
4. A la persona o entidad que lleve a cabo colectas o que solicite fondos para cualquier fin en el Aeropuerto sin permiso del Administrador.
5. A la persona que lleve o haga llevar animales al Aeropuerto sin las medidas de seguridad.
6. A la persona o entidad que viole las estipulaciones contenidas en los artículos 17, 18, 19,20 del presente Reglamento.

Artículo 22. En los casos en que las solicitudes que se presenten ante la Secretaría para realizar cualquier trámite de los establecidos en la Ley o el presente Reglamento no reúnan los requisitos señalados en las disposiciones aplicables, la Secretaría lo comunicará por escrito al interesado en un plazo que no excederá de la tercera parte del plazo para resolver el trámite de que se trate contado a partir de la fecha en que se reciba la solicitud. Transcurrido dicho plazo sin que la Secretaría comunique las deficiencias se dará por aceptado y no se podrá rechazar la solicitud de que se trate por falta de información.

Artículo 23. Los trámites que no cuenten con plazo específico para su resolución deberán resolverse dentro de los treinta días hábiles siguientes a la

presentación de la solicitud correspondiente debidamente integrada. Las solicitudes que no se resuelvan dentro del plazo que para cada caso se establece se entenderán denegadas.

Lo dispuesto en el presente artículo se aplicará salvo disposición específica en contrario.

Dado y firmado en San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano a los doce días del mes de Mayo del 2011.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.1. Conclusiones

- El Derecho Aeronáutico y Política Aérea en el Ecuador constituye un tema de suma importancia que debe ser analizado y evaluado minuciosamente por las respectivas autoridades para el desarrollo continuo de todo su clima institucional.
- La DAC como la institución máxima de control aéreo puede dar control y seguimiento a empresas de aeronaves públicas y extranjeras con el fin de brindar seguridad pública.
- Gracias a la investigación bibliográfica se pudo viabilizar el camino a seguir en el desarrollo de la presente propuesta de investigación: Reglamento de Ley Aeroportuaria de Carga Alterna Internacional de la ciudad de Latacunga.
- La aplicación de la técnica de la encuesta con su respectivo instrumento el cuestionario a los respectivos sujetos de investigación, coadyuvó a diagnosticar la realidad del contexto y sobre todo de las necesidades que posee el Derecho Aeronáutico y Política Aérea en el Ecuador ser mejorado de forma mediata.
- Se obtuvo el apoyo respectivo por parte de los sujetos de investigación en relación al desarrollo de la presente investigación, es decir, no existió limitación alguna que impidiera la realización de dicho proyecto.
- El Reglamento que se ha propuesto en el presente caso está destinado a aportar en la aplicación de normas que pueda dar solución a posibles delitos cometidos en el interior del Aeropuerto Internacional Cotopaxi así como también en el interior de las aeronaves.

3.2. Recomendaciones

- Las respectivas autoridades deben analizar y evaluar minuciosamente la importancia que radica el Derecho Aeronáutico y Política Aérea en el Ecuador, para el desarrollo continuo de todo su clima institucional.
- Que la DAC aplique controles semanales a las empresas de transporte aéreo así como a sus instalaciones, que estén en perfecto estado de funcionamiento y cumplan con los requisitos que la ley exige.
- Cumplir y evaluar la aplicación del Reglamento de Ley Aeroportuaria de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga, tomando en consideración lo expuesto por diferentes autores consultados y citados de las diversas fuentes de información.
- Aplicar nuevas técnicas e instrumentos de investigación como mínimo cada año, para poder diagnosticar la realidad del contexto y sobre todo de las necesidades que posee el Derecho Aeronáutico y Política Aérea en el Ecuador.
- A pesar de existir el apoyo pertinente para la realización del proyecto, es importante que la Universidad Técnica de Cotopaxi redacte cartas previas a cada autoridad que va a ser partícipe en la investigación a ser realizada por un determinado estudiante, para que brinde una mejor atención y veracidad en la información que requiera el investigador, con la finalidad de dar cumplimiento a una eficiente investigación.
- El comercio aéreo esta cada día en crecimiento y por tal motivo es necesario que se aplique leyes reguladoras como en este caso un Reglamento para contrarrestar posibles ilícitos.

4. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

4.1 BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA:

ARROYO Ignacio, (2006), “Curso de Derecho Aéreo”, Edición Primera Civitas, España.

ARROYO MARTÍNEZ Ignacio, (2002), “Derecho de Navegación”, Edición Primera, Editorial Civitas, España.

BUSTOS MORENO, (2003), “La Responsabilidad de la Navegación Aérea”, Edición Primera, Editorial Dykinson, Madrid- España.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo (2010), “Diccionario Jurídico Elemental”, Edición Actualizada, Corregida y Aumentada, Chile.

4.2. BIBLIOGRAFÍA CITADA:

CASADO Iglesias, (1965), “La Responsabilidad por Daños a Terceros en la Navegación Aérea”, Edición Primera, Editorial Universidad de Salamanca, España, pág. 45.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR (2008), Editorial Corporacion de Estudios y Publicaciones, Quito Ecuador, pág.100

GAY Montella, (1950), “Principio de Derecho Aeronáutico”, Edición Primera, Editorial Depalma, Buenos Aires Argentina, pág. 32.

GÓMEZ Puentes, (2005), “La licencia de Transporte Aéreo”, Edición Primera Editorial Bosch, España, pág.118.

LEY CODIFICADA DE AVIACIÓN CIVIL Y MILITAR DEL ECUADOR (1970), Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, pág. 65.

MENÉNDEZ Adolfo, (2005), “Régimen Jurídico del Transporte Aéreo”, Edición Segunda, Madrid, pág. 118.

SÁNCHEZ Gamborino, (2002), “Sistema de responsabilidad Objetiva de la Ley Navegación Aérea” Editorial Arazadi, Edición Primera, España, pág. 29.

TAPIA Salinas, (1980), “Curso de Derecho Aeronáutico”, Edición Segunda Editorial Arazandi. S.A., Madrid, pág. 23.

TAPIA Salinas, (1993), “Derecho Aeronáutico”, Edición Tercera, Editorial Bosch Casa, Barcelona, pág.36.

TAPIA Salinas, (1953), “Regulación Jurídica del Transporte Aéreo”, Edición Primera Editorial CSJC, Barcelona, pág.119.

TAPIA Salinas, (1998), “Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio”, Edición Cuarta, Editorial Civitas, España, pág.156.

TENA LÓPEZ, (1988), “Revista del Ministerio de Transporte Turístico y Comunicación”, Edición Primera, España, pág.4 A.

URITA y Menéndez, (2002), “Régimen Jurídico de los Aeropuertos, Servicios Públicos y Explotación”, Edición Primera, Editorial Aena, España, pág.48.

VIDELA, Emilio (1979), “Seguros de Aviación”, Edición Tercera, Editorial Civitas, España, pág.133.

VIDELA Escalada (1973), “Derecho Aeronáutico”, Edición Primera, Editorial Zavalia, Buenos Aires Argentina, pág. 77.

VIDELA Escalada, (2000), “Manual de Derecho Aeronáutico”, Edición Tercera, Editorial Zabalia Cuenca – Ecuador, pág.51.

ZIVY Isabel, (2000), “Abogados y el Contrato del Transporte Aéreo”, Edición Primera Editorial Civis, Buenos Aires Argentina, pág.25.

4.3. LINKOGRAFIA

www.derechoecuador.com

Derecho Aeronáutico en nuestro país.

www.alipso.com

Leyes Aeronáuticas.

www.aviacioncivil.com

Derecho aéreo.

ANEXOS

CARRERA DE DERECHO
ENCUESTA DIRIGIDA A USUARIOS QUE UTILIZAN SIEMPRE EL
AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE LATACUNGA.

SI ()

NO ()

4. ¿Cree usted que es necesario que en un Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional exista solamente personal capacitado para cada área?

SI ()

NO ()

5. ¿Conoce usted qué tipos de ilícitos que se han dado en las aeronaves?

SI ()

NO ()

Enumere: -----

6. ¿Conoce usted qué son las calles de rodaje?

SI ()

NO ()

7. ¿Considera usted que es de vital importancia el estricto control en los interiores del Aeropuerto en todas sus categorías?

SI ()

NO ()

8. ¿Considera usted que los delitos cometidos a través de la utilización de Aeronaves por ejemplo, el contrabando, son regulados por el Derecho Penal Aeronáutico de la ciudad de Latacunga?

a) Siempre ()

d) Casi Siempre ()

e) A veces ()

f) Nunca ()

9. ¿Usted considera que existen autoridades competentes para el control de los servicios que presta el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga?

SI ()

NO ()

10. ¿Considera usted importante que dentro de las instalaciones del Aeropuerto existan Centros de Control de Áreas?

SI ()

NO ()

11. ¿Considera usted que actualmente en la República del Ecuador se incumple la aplicación del Derecho Aeronáutico?

SI ()

NO ()

12. ¿Considera necesario proponer la creación de un Reglamento, el mismo que permita la disminución de Ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de Carga Alternativa Nacional e Internacional en la Ciudad de Latacunga?

SI ()

NO ()

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI
UNIDAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y HUMANISTICAS.
CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA DIRIGIDA A PERSONAS PARTICULARES QUE
TRABAJAN EN EL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE LATACUNGA

OBJETIVO: Investigar los mecanismos utilizados para la aplicación de Penas y Sanciones cuando se presentan problemas de tipo Jurídico Legal en el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la Ciudad de Latacunga, ya que la misma actualmente no tiene ni ha tenido un estudio Técnico Jurídico y Político aplicable acorde a la Constitución de la República.

PREGUNTAS:

1. ¿Cuáles son los principales problemas que se presentan en el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga que usted considera?

- a) La movilización es costosa. ()
- b) Falta de máquinas de rayos X para la detección de materiales peligrosos en el equipaje de los pasajeros. ()
- c) Falta de equipos que reduzcan los tiempos de carga y descarga para reducir el costo. ()
- d) Falta de vestíbulos de salidas y llegadas, control de pasaportes, salas de embarque, zonas de ocio, control de Aduanas. ()
- e) La falta de aviones de carga. ()

2. ¿Considera usted que existe un control adecuado en el Transporte de Carga?

SI ()

NO ()

3. ¿Cree usted que es necesario que en un Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional exista solamente personal capacitado para cada área?

SI ()

NO ()

4. ¿Cree necesaria la implementación de equipos de descarga en el Aeropuerto de la ciudad de Latacunga?

SI ()

NO ()

5. ¿Cuál cree usted que es el factor más importante por el cual no existen suficientes equipos de descarga en el Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga?

- a) Por desconocimiento de las autoridades. ()
- b) Por desconocimiento del personal aeronáutico. ()
- c) Por falta de presupuesto. ()
- d) Por desacuerdos políticos. ()

6. ¿Cuál cree usted que es la razón por la cual no existen hangares de mantenimiento?

- a) Por desconocimiento de las autoridades y del personal Aeronáutico. ()
- b) Por falta de presupuesto. ()
- c) Por desinterés gubernamental. ()
- d) Por desacuerdos políticos. ()

7. ¿Considera usted importante que dentro de las instalaciones del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional de la ciudad de Latacunga existan Centros de Control de Áreas?

SI ()

NO ()

8. ¿Conoce usted qué tipos de ilícitos se han dado en las Aeronaves?

SI ()

NO ()

Enumere: -----

9. ¿Considera usted que actualmente en la República del Ecuador se incumple la aplicación del Derecho Aeronáutico?

SI ()

NO ()

10. ¿Cuál cree usted que es el motivo más importante por el cual no se ha considerado como un aspecto relevante el Derecho Aeronáutico en nuestro país?

d) Por desconocimiento de los operadores y exploradores. ()

e) Por desconocimiento del personal aeronáutico. ()

f) Por tripular con licencia suspendida o caducada. ()

g) Por desacuerdos políticos. ()

h) Por la insuficiente preparación de Leyes internas y de las Convenciones Internacionales. ()

11. ¿Cree necesario que en nuestro país exista una Normativa Legal en donde se trate solamente sobre el Derecho Aeronáutico?

SI ()

NO ()

12. ¿Considera necesario proponer la creación de un Reglamento, el mismo que permita la disminución de ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de Carga Alternativa Internacional en la Ciudad de Latacunga?

SI ()

NO ()

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

FOTOGRAFÍAS INTERIORES DEL AEROPUERTO
“COTOPAXI”

